



**TUGAS AKHIR - RP 141501**

**PEMODELAN PELUANG PENGGUNAAN FASILITAS  
*PARK AND RIDE* SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN  
PENGGUNAAN TRANSJAKARTA DI KOTA  
TANGERANG**

**BELLA SHINTYA PUTRI ARIYANI  
NRP 3613 100 074**

**Dosen Pembimbing :  
Ketut Dewi Martha Erli Handayeni, ST., MT.**

**DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
Surabaya 2017**



TUGAS AKHIR - RP141501

# **PEMODELAN PELUANG PENGGUNAAN FASILITAS *PARK AND RIDE* SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN PENGGUNAAN TRANSJAKARTA DI KOTA TANGERANG**

BELLA SHINTYA PUTRI ARIYANI  
3613 100 074

Dosen Pembimbing  
Ketut Dewi Martha Erli Handayani, ST., MT.

DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
Surabaya 2017



FINAL PROJECT - RP141501

# MODELING THE USAGE PROBABILITY OF *PARK AND RIDE* FACILITY TO INCREASE TRANSJAKARTA UTILIZATION IN TANGERANG CITY

BELLA SHINTYA PUTRI ARIYANI  
3613 100 074

Dosen Pembimbing  
Ketut Dewi Martha Erli Handayani, ST., MT.

DEPARTMENT OF URBAN AND REGIONAL PLANNING  
Faculty of Civil Engineering and Planning  
Sepuluh Nopember Institute of Technology  
Surabaya 2017

## LEMBAR PENGESAHAN

# PEMODELAN PELUANG PENGGUNAAN FASILITAS PARK AND RIDE SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN PENGGUNAAN TRANSJAKARTA DI KOTA TANGERANG

## TUGAS AKHIR

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat  
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik  
Pada

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :

**BELLA SHINTYA PUTRI ARIYANI**  
NRP. 3613 100 074

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :



**Ketut Dewi Martha Erli Handayeni, ST., MT.**

NIP. 198410082009122005

SURABAYA, JULI 2017





# **PEMODELAN PELUANG PENGGUNAAN FASILITAS PARK AND RIDE SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN PENGGUNAAN TRANSJAKARTA DI KOTA TANGERANG**

**Nama Mahasiswa** : Bella Shintya Putri Ariyani  
**NRP** : 36 13 100 074  
**Departemen** : Perencanaan Wilayah dan Kota  
**Dosen Pembimbing** : Ketut Dewi Martha Erli, ST., MT.

## **ABSTRAK**

*Kota Tangerang memiliki proporsi perjalanan komuter yang cukup besar menuju DKI Jakarta yakni sebesar 31,1% dan memiliki total perjalanan sebesar 423.000 perjalanan/hari. Angkutan Transjakarta merupakan pelayanan transportasi publik yang terpadu bagi daerah penyangga yang menuju Jakarta dan/atau sebaliknya. Angkutan Transjakarta disediakan guna mengurangi penggunaan kendaraan pribadi menuju Jakarta, namun transportasi umum ini masih minim penumpang. Komuter Kota Tangerang yang menggunakan bus Transjakarta untuk berkegiatan sehari-hari hanya sebesar 0,15%. Salah satu upaya untuk meningkatkan peran angkutan umum Transjakarta adalah dengan mengimplementasikan konsep park and ride. Sebagai upaya optimalisasi fasilitas park and ride perlu dilakukan studi mengenai faktor-faktor yang berpengaruh terhadap penggunaan fasilitas park and ride serta peluang penggunaannya untuk meningkatkan penggunaan Transjakarta di Kota Tangerang.*

*Penelitian ini bertujuan untuk mengestimasi peluang penggunaan fasilitas park and ride sebagai upaya untuk meningkatkan penggunaan Transjakarta di Kota Tangerang. Untuk mencapai tujuan penelitian maka terdapat empat sasaran dalam penelitian ini yaitu: 1) menganalisis karakteristik pergerakan komuter di Kota Tangerang dengan menggunakan analisis statistik deskriptif; 2) menganalisis karakteristik fasilitas park and ride di Kota Tangerang dengan menggunakan analisis statistik deskriptif; 3) menganalisis preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas park and ride dengan menggunakan analisis revealed preference; 4) menganalisis peluang penggunaan fasilitas park and ride di Kota Tangerang dengan menggunakan analisis regresi logistik biner.*

Hasil studi menunjukkan bahwa variabel yang berpengaruh terhadap peluang penggunaan park and ride adalah pendapatan ( $X_5$ ), lama perjalanan komuter ( $X_8$ ), biaya perjalanan ( $X_9$ ), kemudahan mendapatkan parkir( $X_{13}$ ), kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas park and ride ( $X_{15}$ ), tingkat keamanan( $X_{16}$ ), kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan ( $X_{19}$ ), dan tarif parkir( $X_{20}$ ). Model peluang penggunaan park and ride yang dihasilkan dari penelitian ini:

$$\ln\left(\frac{p}{1-p}\right) = -14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002 X_9 + 0,656 X_{13} + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20}$$

$$p = \frac{1}{1 + e^{-(14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002 X_9 + 0,656 X_{13} + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20})}}$$

Peningkatan peluang penggunaan park and ride dapat dilakukan dengan simulasi perubahan nilai variabel berdasarkan preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel karakteristik park and ride. Perubahan nilai variabel kondisi jalur pejalan kaki ( $X_{15}$ ), kemudahan mendapatkan parkir( $X_{13}$ ), tarif parkir ( $X_{20}$ ), kemudahan mendapatkan angkutan pendukung ( $X_{19}$ ), dan tingkat keamanan ( $X_{16}$ ) sesuai dengan kondisi ideal dari preferensi pelaku pergerakan dapat meningkatkan peluang penggunaan fasilitas park and ride hingga 99,9993%.

**Kata Kunci:** park and ride; pemodelan peluang; regresi logistik biner

# **MODELING THE USAGE PROBABILITY OF PARK AND RIDE FACILITY TO INCREASE TRANSJAKARTA UTILIZATION IN TANGERANG CITY**

**Student Name : Bella Shintya Putri Ariyani**  
**NRP : 36 13 100 074**  
**Department : Urban and Regional Planning**  
**Advisor : Ketut Dewi Martha Erli, ST., MT.**

## **ABSTRACT**

*The City of Tangerang has a substantial proportion of commuter trips of 31,1% or 423.000 trips/day to DKI Jakarta. Transjakarta is an integrated public transportation service for sub district-area to Jakarta and vice versa. Transjakarta is provided as public transportation to reduce private vehicle usage mainly to Jakarta, yet Transjakarta has not effectively utilized and remained not fairly reached significant amount of passengers. Only 0,15% of daily commuter in Tangerang City choose Transjakarta as mode of transportation. One of strategies to enhance Transjakarta as public transportation is the implementation of park and ride. In terms of optimizing park and ride facility, study is needed to examine factors that affect the usage of park and ride facility, and to examine the usage probability of this facility to increase Transjakarta utilization.*

*The purpose of this research is to estimate the usage probability of park and ride facility to increase Transjakarta utilization in Tangerang City. Phases of this research consists of 4 stages 1) analysis of travel behavioral-characteristic of commuters in Tangerang City using statistic descriptive, 2) analysis of park and ride characteristic in Tangerang City using statistic descriptive, 3) analysis of commuter preferences towards park and ride facility using revealed preference, and 4) analysis towards usage probability of park and ride facility using binary logistic regression.*

*Based on the results of the analysis, variables that have significant influence towards the using of park and ride facilities are income( $X_5$ ), travel time( $X_8$ ), travel expenses( $X_9$ ), ease of obtaining parking( $X_{13}$ ), pedestrian condition in park and ride facilities( $X_{15}$ ), security level( $X_{16}$ ),*

*ease of obtaining mode access( $X_{19}$ ), and parking cost( $X_{20}$ ). Probability of using park and ride model resulting from this research is as follows:*

$$\ln\left(\frac{p}{1-p}\right) = -14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002X_9 + 0,656 X_{13} + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20}$$

$$p = \frac{1}{1 + e^{-( -14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002 X_9 + 0,656 X_{13} + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20})}}$$

*The increase towards usage probability of park and ride facility can be exhibited by simulating the changes of variable values based on commuter preferences. Based on ideal condition from commuter preferences, changes on variables values of pedestrian condition in park and ride facilities( $X_{15}$ ), ease of obtaining parking( $X_{13}$ ), parking cost( $X_{20}$ ), ease of obtaining mode access( $X_{19}$ ), security level( $X_{16}$ ) can increase the probability of using park and ride facilities up to 99,9993%.*

***Keywords: binary logistic regression; modeling probability; park and ride***

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan draft Tugas Akhir berjudul **“Pemodelan Peluang Penggunaan Fasilitas Park and Ride Sebagai Upaya Peningkatan Penggunaan Transjakarta di Kota Tangerang”**. Tugas Akhir ini disusun sebagai syarat untuk menyelesaikan Program Strata-1 di Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, ITS Surabaya. Dalam penulisan Tugas Akhir ini penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan laporan ini, secara khusus kepada:

1. Kedua orang tua penulis drh. Sumadi, Msi. dan drh. Arini Nurhandayani, MM. yang selalu mendukung dan memberikan dukungan moril dan materil. Serta semua keluarga terutama kakak-kakak Ferry Haristya Brata, Lia Parasmitha, dan Septhyan Susetyo Aribowo, serta adik Prasetyo Hadi Broto.
2. Ketut Dewi Martha Erli Handayani, ST., MT. selaku dosen pembimbing yang telah banyak memberikan ilmu, masukan, maupun kritik, nasehat, dan motivasi dalam proses penyusunan Tugas Akhir.
3. Bapak Cahyono Susetyo, ST., MSc., Nursakti Adhi Pratomoatmojo, ST., M.Sc., Ir. Sardjito, MT., dan Ir. Ervina Ahyudanari, ME., PhD. selaku dosen penguji yang tiada henti memberikan sumbangsih kritik dan saran sehingga Tugas Akhir ini menjadi jauh lebih baik.
4. Seluruh instansi terkait khususnya BAPPEDA Kota Tangerang, dan Dinas Perhubungan Kota Tangerang. Terimakasih atas bantuan data dan informasi yang telah diberikan.
5. Teman-teman seperjuangan “Osteon” angkatan 2013 yang senantiasa ada disaat suka dan duka selama empat tahun terakhir di kampus perjuangan.
6. Teman-teman “Mbiz” Kezia Irene Yosefa, Azzahra Adnina Namira Ginting, Azka Nurmedha, Erisa Nur Agmelina, Nadia

Emeralda, Laksmi Dwi Hersaputri, Anisa Hapsari, Dewi Anggraeni Paramasatya, Nadira Dwiputri, Dian Nur'afalia, Selvy Rizqia, dan Wihelwina yang memberikan warna tersendiri dalam perjuangan menuntut ilmu di kampus perjuangan dan motivasinya dalam pengerjaan Tugas Akhir.

7. Auke Herdyansah yang telah meluangkan waktu dan tenaganya untuk memberikan dukungan, bantuan, dan motivasi bagi penulis dalam pengerjaan Tugas Akhir.
8. Afif Arsyad, Elizaria Febe Gomes, dan Shofia Ermirasari selaku teman seperjuangan Tugas Akhir bimbingan Ibu Erli.
9. Mas Ginanjar Prayogo, Mas Faridz Nazalaputra, dan Dimas Rahadiyuza yang senantiasa membantu penulis memahami regresi logistik dan memotivasi penulis untuk menyelesaikan Tugas Akhir.
10. Serta seluruh pihak baik para dosen, karyawan PWK ITS, teman-teman, serta surveyor yang telah membantu dalam penyusunan Tugas Akhir ini.

Dalam penyusunan Tugas Akhir ini penulis menyadari masih adanya kekurangan. Untuk itu kritik dan saran yang membangun akan sangat berarti bagi penulis. Semoga penelitian ini dapat memberikan manfaat yang baik bagi penulis, maupun pembaca.

Surabaya, 24 Juli 2017

Penulis



## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PENGESAHAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xviii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1    Latar Belakang .....	1
1.2    Rumusan Masalah .....	3
1.3    Tujuan dan Sasaran .....	4
1.4    Ruang Lingkup .....	4
1.4.1    Ruang Lingkup Wilayah.....	5
1.4.2    Ruang Lingkup Substansi.....	9
1.4.3    Ruang Lingkup Pembahasan .....	9
1.5    Manfaat Penelitian.....	9
1.5.1    Manfaat Teoritis .....	9
1.5.2    Manfaat Praktis.....	9
1.6    Sistematika Penulisan Penelitian.....	9
1.7    Kerangka Berpikir .....	11
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>13</b>
2.1    Transportasi Sebagai Sebuah Sistem.....	13
2.2 <i>Transport Demand Management (TDM)</i> .....	14
2.3 <i>Park and Ride</i> .....	16
2.3.1    Definisi <i>Park and Ride</i> .....	16
2.3.2    Manfaat Penyediaan <i>Park and Ride</i> .....	17
2.3.3    Klasifikasi Fasilitas <i>Park and Ride</i> .....	18
2.3.4    Kriteria Penyediaan <i>Park and Ride</i> .....	23
2.3.5    Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan <i>Park and Ride</i> .....	27
2.4    Studi Terkait Peluang Beralihnya Non Pengguna <i>Park and Ride</i> menjadi Pengguna <i>Park and Ride</i> .....	30
2.5    Sintesa Pustaka .....	31

<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>43</b>
3.1 Pendekatan Penelitian.....	43
3.2 Jenis Penelitian .....	43
3.3 Variabel .....	43
3.4 Populasi dan Sample .....	49
3.4.1 Populasi .....	49
3.4.2 Sampel .....	49
3.5 Metode Penelitian.....	53
3.5.1 Metode Pengumpulan Data .....	53
3.5.2 Metode Analisis.....	56
3.6 Tahapan Penelitian .....	60
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>65</b>
4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	65
4.1.1 Wilayah Administratif Kota Tangerang .....	65
4.1.2 Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk.....	71
4.1.3 Karakteristik Pelayanan Transportasi .....	74
4.1.4 Komuter di Kota Tangerang.....	110
4.2 Hasil dan Pembahasan .....	111
4.2.1 Menganalisis Karakteristik Pergerakan Komuter di Kota Tangerang .....	111
4.2.2 Menganalisis Karakteristik Fasilitas <i>park and ride</i> di Kota Tangerang .....	131
4.2.3 Menganalisis Preferensi Pelaku Pergerakan terhadap Fasilitas <i>Park and Ride</i> .....	147
4.2.4 Menganalisis Peluang Penggunaan Fasilitas <i>Park and Ride</i> di Kota Tangerang .....	159
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>187</b>
5.1 Kesimpulan.....	187
5.2 Saran dan Rekomendasi .....	188
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>191</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>195</b>
<b>BIOGRAFI PENULIS .....</b>	<b>291</b>

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran A Desain Survei .....	195
Lampiran B Lembar Kuesioner Penelitian .....	199
Lampiran C Hasil Rekap Kuesioner.....	209
Lampiran D Output Regresi Logistik dengan SPSS.....	261

## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Hasil Sintesa Pustaka .....	33
Tabel 2. 2 Hasil Sintesa Indikator dan Variabel pada Penelitian	41
Tabel 3. 1 Indikator, Variabel, dan Definisi Operasional Penelitian .....	45
Tabel 3. 2 Sampel Pada Penelitian .....	51
Tabel 3. 3 Teknik Pengumpulan Data Primer .....	54
Tabel 3. 4 Tahap Pengumpulan Data Sekunder .....	55
Tabel 4. 1 Luas Daerah menurut Kecamatan di Kota Tangerang	65
Tabel 4. 2 Luas Wilayah Studi .....	66
Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk Kota Tangerang Tahun 2015 .....	71
Tabel 4. 4 Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Wilayah Studi .....	71
Tabel 4. 5 Angkutan yang Tersedia di Sekitar Halte Podomoro City .....	76
Tabel 4. 6 Angkutan yang Tersedia di Sekitar Halte Grogol 2 ...	79
Tabel 4. 7 Angkutan Umum yang Tersedia di sekitar Halte Tomang Mandala.....	82
Tabel 4. 8 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte RS. Tarakan.....	83
Tabel 4. 9 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Petojo.....	85
Tabel 4. 10 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Pecenongan.....	85
Tabel 4. 11 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Juanda.....	87
Tabel 4. 12 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Pasar Baru .....	89
Tabel 4. 13 Angkutan yang Tersedia di sekitar Halte RS. Harapan Kita.....	91
Tabel 4. 14 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Slipi .....	94
Tabel 4. 15 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Slipi Petamburan.....	97

Tabel 4. 16 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Senayan JCC .....	100
Tabel 4. 17 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Gelora Bung Karno .....	102
Tabel 4. 18 Angkutan yang Tersedia di Sekitar Halte Bundaran Senayan .....	104
Tabel 4. 19 Volume Pengguna Parkir pada <i>Park and Ride</i> Terminal Poris Plawad tahun 2016 .....	109
Tabel 4. 20 Komuter Kota Tangerang yang Berkegiatan Utama di Luar Kota Tangerang Menurut Lokasi Kegiatan, dan Kegiatan Utama Komuter .....	110
Tabel 4. 21 Jumlah Komuter berdasarkan Jenis Kelamin .....	112
Tabel 4. 22 Jumlah Responden Berdasarkan Usia .....	113
Tabel 4. 23 Jumlah Komuter Berdasarkan Tingkat Pendidikan .....	114
Tabel 4. 24 Jumlah Komuter Berdasarkan Jenis Pekerjaan .....	116
Tabel 4. 25 Jumlah Komuter Berdasarkan Tingkat Pendapatan .....	117
Tabel 4. 26 Jumlah Komuter Berdasarkan Tujuan Perjalanan ..	119
Tabel 4. 27 Jumlah Komuter Berdasarkan Maksud Perjalanan ..	121
Tabel 4. 28 Jumlah Komuter Berdasarkan Waktu Terjadinya Perjalanan .....	122
Tabel 4. 29 Jumlah Responden Berdasarkan Panjang Perjalanan .....	124
Tabel 4. 30 Interval Jarak dari Tempat Tinggal Menuju Terminal Asal Pengguna <i>Park and Ride</i> .....	125
Tabel 4. 31 Interval Jarak dari Halte Tujuan Menuju Lokasi Tujuan Pengguna <i>Park and Ride</i> .....	126
Tabel 4. 32 Jumlah Responden Berdasarkan Lama Perjalanan ..	126
Tabel 4. 33 Jumlah Responden Berdasarkan Biaya Perjalanan ..	128
Tabel 4. 34 Moda Pendukung yang Digunakan Pengguna <i>Park and Ride</i> .....	130
Tabel 4. 35 Ketersediaan Ruang Parkir Berdasarkan Persepsi Responden .....	132
Tabel 4. 36 Kemudahan Mendapatkan Parkir Berdasarkan Persepsi Responden .....	134

Tabel 4. 37 Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Responden .....	136
Tabel 4. 38 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Responden .....	137
Tabel 4. 39 Tingkat Keamanan Berdasarkan Persepsi Responden .....	139
Tabel 4. 40 Tingkat Kenyamanan Fasilitas <i>Park and Ride</i> Berdasarkan Persepsi Responden .....	141
Tabel 4. 41 Layanan Angkutan Transjakarta Menurut Persepsi Responden .....	143
Tabel 4. 42 Tingkat Kemudahan Angkutan Pendukung Berdasarkan Persepsi Responden .....	145
Tabel 4. 43 Preferensi Pelaku Pergerakan Berdasarkan Karakteristik Fasilitas <i>Park and Ride</i> .....	147
Tabel 4. 44 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Ketersediaan Ruang Parkir .....	148
Tabel 4. 45 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Kemudahan Mendapatkan Parkir .....	149
Tabel 4. 46 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki .....	150
Tabel 4. 47 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Kondisi Jalur Pejalan Kaki .....	152
Tabel 4. 48 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Tingkat Keamanan .....	153
Tabel 4. 49 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Tingkat Kenyamanan .....	154
Tabel 4. 50 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Layanan Angkutan Umum .....	155
Tabel 4. 51 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Kemudahan Mendapatkan Moda Pendukung .....	156
Tabel 4. 52 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Tarif Parkir .....	157
Tabel 4. 53 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Tarif Angkutan Transjakarta .....	158



Tabel 4. 54 Variabel Dependen dan Variabel Independen pada Penelitian.....	160
Tabel 4. 55 Tabel Uji Signifikansi Model.....	163
Tabel 4. 56 Signifikansi Variabel.....	164
Tabel 4. 57 Tabel <i>Hosmer and Lemeshow Test</i> .....	165
Tabel 4. 58 <i>Model Summary</i> .....	166
Tabel 4. 59 Tabel Ketepatan Klasifikasi .....	166
Tabel 4. 60 Hasil Model Regresi Logistik.....	167
Tabel 4. 61 Bobot Peubah pada Variabel terkait Indikator Karakteristik <i>Park and Ride</i> .....	171
Tabel 4. 62 Tabel Nilai Variabel Eksisting .....	172
Tabel 4. 63 Perubahan Variabel Kondisi Jalur Pedestrian Berdasarkan Preferensi Pelaku Pergerakan .....	174
Tabel 4. 64 Perubahan Variabel Kemudahan Mendapatkan Parkir Berdasarkan Preferensi Pelaku Pergerakan.....	175
Tabel 4. 65 Perubahan Variabel Tarif Parkir Berdasarkan Preferensi Pelaku Pergerakan.....	177
Tabel 4. 66 Perubahan Variabel Kemudahan Mendapatkan Angkutan Pendukung Berdasarkan Preferensi Pelaku Pergerakan.....	178
Tabel 4. 67 Perubahan Variabel Tingkat Keamanan Berdasarkan Preferensi Pelaku Pergerakan.....	180
Tabel 4. 68 Rekomendasi Pengembangan Fasilitas <i>Park and Ride</i> di Kota Tangerang .....	183

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Daerah Cakupan Pelayanan <i>Park and Ride</i> .....	5
Gambar 1. 2 Peta Ruang Lingkup Wilayah Penelitian .....	7
Gambar 1. 3 Peta Wilayah Studi .....	7
Gambar 1. 4 Kerangka Berpikir .....	11
Gambar 2. 1 Sistem Transportasi Makro.....	13
Gambar 3. 1 Tahapan Penelitian .....	63
Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kota Tangerang.....	69
Gambar 4. 2 Bus Transjakarta di Kota Tangerang .....	75
Gambar 4. 3 Rute Transjakarta dari Kota Tangerang.....	75
Gambar 4. 4 Loket Tiket Parkir sekaligus Pos Keamanan pada fasilitas <i>Park and Ride</i> di Terminal Poris Plawad.....	107
Gambar 4. 5 Fasilitas <i>Park and Ride</i> di Terminal Poris Plawad.....	107
Gambar 4. 6 Kondisi Sebagian Jalur Pejalan Kaki.....	108
Gambar 4. 7 Lokasi <i>Park and Ride</i> di Terminal Poris Plawad..	108
Gambar 4. 8 Volume Pengguna Parkir pada <i>Park and Ride</i> Terminal Poris Plawad tahun 2016 .....	109
Gambar 4. 9 Persentase Tujuan Komuter Asal Kota Tangerang.....	111
Gambar 4. 10 Jumlah Komuter Berdasarkan Jenis Kelamin.....	112
Gambar 4. 11 Jumlah Komuter Berdasarkan Usia .....	113
Gambar 4. 12 Jumlah Komuter Berdasarkan Tingkat Pendidikan .....	115
Gambar 4. 13 Jumlah Komuter Berdasarkan Jenis Pekerjaan...	116
Gambar 4. 14 Jumlah Komuter Berdasarkan Tingkat Pendapatan .....	118
Gambar 4. 15 Jumlah Komuter Berdasarkan Tujuan Perjalanan.....	120
Gambar 4. 16 Jumlah Komuter Berdasarkan Maksud Perjalanan.....	121
Gambar 4. 17 Jumlah Komuter Berdasarkan Waktu Terjadinya Perjalanan .....	123
Gambar 4. 18 Jumlah Responden Berdasarkan Panjang Perjalanan .....	124

Gambar 4. 19 Jumlah Responden Berdasarkan Lama Perjalanan.....	127
Gambar 4. 20 Jumlah Responden Berdasarkan Biaya Perjalanan.....	129
Gambar 4. 21 Jumlah Komuter Pengguna <i>Park and Ride</i> Berdasarkan Moda Pendukung yang digunakan .....	131
Gambar 4. 22 Ketersediaan Ruang Parkir Berdasarkan Persepsi Responden .....	133
Gambar 4. 23 Kemudahan Mendapatkan Parkir Berdasarkan Persepsi Responden.....	134
Gambar 4. 24 Ketersediaan Jalur Pejalan kaki Berdasarkan Persepsi Responden.....	136
Gambar 4. 25 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Responden .....	138
Gambar 4. 26 Tingkat Keamanan Fasilitas <i>Park and Ride</i> Berdasarkan Persepsi Responden.....	140
Gambar 4. 27 Tingkat Kenyamanan Fasilitas <i>Park and Ride</i> Berdasarkan Persepsi Responden.....	142
Gambar 4. 28 Layanan Angkutan Transjakarta Berdasarkan Persepsi Responden.....	144
Gambar 4. 29 Kemudahan Mendapatkan Angkutan Pendukung pada Halte Tujuan .....	146
Gambar 4. 30 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Ketersediaan Ruang Parkir.....	149
Gambar 4. 31 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Kemudahan Mendapatkan Parkir .....	150
Gambar 4. 32 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki.....	151
Gambar 4. 33 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Kondisi Jalur Pejalan Kaki.....	152
Gambar 4. 34 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Tingkat keamanan .....	153
Gambar 4. 35 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Tingkat Kenyamanan .....	154

Gambar 4. 36 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Layanan Angkutan Umum .....	155
Gambar 4. 37 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Kemudahan Mendapatkan Moda Pendukung.....	156
Gambar 4. 38 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Tarif Parkir .....	158
Gambar 4. 39 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Tarif Angkutan Transjakarta .....	159
Gambar 4. 40 Grafik Estimasi Peluang Penggunaan Fasilitas <i>park and ride</i> Berdasarkan perubahan pada variabel sesuai dengan Preferensi Responden .....	182

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Kota Tangerang sebagai kota metropolitan mengalami perkembangan yang pesat pada dasawarsa terakhir (Jatmiko, 2013). Kota Tangerang memiliki fungsi pendukung bagi Jabodetabek sebagai pusat pelayanan perdagangan dan jasa, industri, serta pendidikan regional. Mayoritas penduduk yang bermukim di Kota Tangerang adalah komuter yang bekerja di Jakarta (Fachmi, 2012). Pertumbuhan kendaraan bermotor yang terdaftar di Kota Tangerang periode tahun 2013-2015 mencapai 17,15% dan pertumbuhan panjang jalan pada periode yang sama hanya mencapai 0,26% (Kota Tangerang Dalam Angka 2016). Menurut Jatmiko (2013) penyediaan sarana dan prasarana transportasi dalam perkembangannya tidak mampu mengimbangi perkembangan aktifitas masyarakat Kota Tangerang. Dari beberapa fakta di atas, pertumbuhan kendaraan pribadi di Kota Tangerang adalah fenomena yang mengikuti pertumbuhan dan perkembangan kota, namun keduanya memiliki tingkat perbandingan pertumbuhan yang sangat berbeda jauh dari sisi penyediaan prasarana sehingga hal ini menjadi salah satu permasalahan di masa depan.

Kemacetan lalu lintas yang dihadapi setiap harinya sudah menjadi ciri khas bagi perkotaan yang sampai saat ini sudah tidak dapat dipisahkan. Hal ini juga terjadi di Kota Tangerang yang tidak terlepas dari permasalahan kemacetan lalu lintas (Puspita, 2015). Komuter Jabodetabek yang beraktivitas rutin menggunakan transportasi umum hanya mencapai 23% dan sisanya 77% masih menggunakan kendaraan pribadi berupa mobil dan motor (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2015). Perjalanan di Jabodetabek sendiri mencapai 47,5 juta jiwa perhari. Tingginya mobilitas warga membuat kemacetan terjadi dimana-mana (Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, 2016). Menurut hasil penelitian Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek pada tahun 2016, Kota Tangerang memiliki proporsi perjalanan komuter sebesar 31,1% dan memiliki total perjalanan menuju DKI

Jakarta sebesar 423.000 perjalanan/hari. Menurut Aprilliany (2015) letak Kota Tangerang yang strategis diantara Ibukota Negara yaitu DKI Jakarta membuat sarana transportasi antar kota yang baik sangat berpengaruh dengan perkembangan daerah tersebut.

Angkutan Transjakarta merupakan pelayanan transportasi publik yang terpadu bagi daerah penyangga yang menuju Jakarta dan/atau sebaliknya. Dengan adanya Transjakarta yang menjangkau daerah penyangga diharapkan terjadi perpindahan penggunaan kendaraan pribadi (semula mobil pribadi dan sepeda motor) beralih ke Transjakarta (Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, 2015). Menurut Samsuri (2016) pengoperasian Transjakarta di daerah penyangga merupakan salah satu solusi untuk mengatasi kemacetan pada rute Tangerang-Jakarta. Sebanyak 78 unit Transjakarta sudah mulai beroperasi, namun yang terjadi di lapangan jumlah penumpang belum signifikan. Jumlah komuter Kota Tangerang yang menggunakan bus Transjakarta untuk berkegiatan sehari-hari hanya berjumlah 1.029 orang atau hanya 0,15% (Statistik Komuter Jabodetabek, 2014). Bus Transjakarta yang minim penumpang memang terjadi di daerah penyangga salah satunya adalah Kota Tangerang (Setiyadi, Purnama, & Irawan, 2015).

Salah satu upaya untuk meningkatkan peran angkutan umum massal dapat dilakukan dengan implementasi konsep *park and ride* (Asapa, 2012). *Park and Ride* merupakan suatu sistem parkir yang menggunakan fasilitas ruang parkir dengan menitipkan kendaraan pribadi kemudian beralih ke moda transportasi umum (O'Flaherty, 1997 dalam Utami, 2016). Fasilitas *park and ride* dirancang untuk mempermudah pergerakan masyarakat untuk menggunakan transportasi publik di daerah perkotaan pada situasi arus lalu lintas yang padat (Vuchic, 2007 dalam Utomo, 2012). Dalam sistem transportasi, *park and ride* mencoba merekayasa sistem pergerakan dengan mengubah moda yang digunakan dalam arus pergerakan orang. Secara umum tujuan implementasi *park and ride* adalah untuk menyediakan tempat umum bagi masyarakat dalam berpindah moda dari kendaraan berkapasitas rendah ke kendaraan berkapasitas lebih tinggi (Utami, 2016).



*Park and ride* banyak diterapkan karena dapat meningkatkan jumlah pengguna angkutan umum dan meningkatkan pendapatan untuk layanan angkutan umum, penyediaan *park and ride* sangat berkaitan dengan tingkat kemacetan (Karamycev dan Reeven, 2011 dalam Olaru, Smith, Xia & Lin, 2014). Selain memungkinkan perpindahan dari kendaraan pribadi ke angkutan masal, *park and ride* juga dapat mengurangi kepadatan lalu lintas pada saat *peak hour* dengan menaikkan tingkat keterisian kendaraan (De Aragon, 2004 dalam Utami, 2016). Dari sebuah studi yang dilakukan pada tahun 2011, oleh Hounsell, Shrestha, & Piao, penggunaan *park and ride* berpotensi mengurangi kemacetan dan memperbaiki pergerakan masyarakat di Southampton, Inggris. Pergantian moda dari kendaraan pribadi menggunakan bus dengan dukungan fasilitas *park and ride* dapat mengurangi kemacetan yang signifikan sebesar 16%.

Konsep *park and ride* ini diimplementasikan dalam Perda Kota Tangerang tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang Tahun 2012-2032, salah satu strategi sistem perpustakaan Kota Tangerang adalah penyediaan fasilitas parkir kendaraan pribadi dengan konsep *park and ride* untuk berpindah angkutan di terminal dan stasiun. Penyediaan fasilitas *park and ride* saat ini hanya terpusat pada Terminal Poris Plawad yang merupakan salah satu titik keberangkatan bus Transjakarta. Saat ini luas fasilitas parkir yang disediakan di Terminal Poris Plawad adalah 1700 m<sup>2</sup>. Penyediaan *park and ride* diharapkan mampu mendorong pengguna kendaraan pribadi agar mau memarkir kendaraan pribadinya dan meneruskan perjalanan ke pusat kota Jakarta menggunakan angkutan Transjakarta. Oleh karena itu faktor-faktor pemilihan fasilitas *park and ride* serta peluang penggunaannya perlu dikaji sebagai upaya untuk meningkatkan penggunaan Transjakarta di Kota Tangerang pada masa mendatang.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Penggunaan kendaraan pribadi oleh komuter di Kota Tangerang masih lebih tinggi dibandingkan dengan penggunaan angkutan umum sehingga menyebabkan kemacetan menuju pusat Kota Jakarta setiap harinya. Salah satu cara untuk mengantisipasi kemacetan adalah

dengan menyediakan angkutan umum massal yang memadai seperti Transjakarta. Namun setelah adanya Transjakarta, penggunaan kendaraan pribadi masih tetap bertambah secara signifikan. Upaya penyediaan fasilitas *park and ride* untuk meningkatkan peran angkutan Transjakarta nyatanya masih belum optimal. Padahal fasilitas *park and ride* dapat memberikan solusi yang efektif dalam mengurangi kemacetan di pusat kota. Seperti pada fasilitas *park and ride* di Kota Oxford, Inggris yang mampu membatasi penggunaan kendaraan pribadi dan mengintensifkan penggunaan transportasi umum dengan menarik 1.000 pengguna kendaraan pribadi setiap harinya. Oleh karena itu perlu diketahui model peluang penggunaan fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang sebagai upaya peningkatan penggunaan angkutan umum Transjakarta untuk mengurangi kemacetan. Maka dari itu pertanyaan penelitian pada studi ini adalah : Bagaimana peluang penggunaan fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang?

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

Penelitian ini bertujuan untuk mengestimasi peluang penggunaan fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang sebagai upaya untuk meningkatkan penggunaan Transjakarta. Adapun sasaran dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

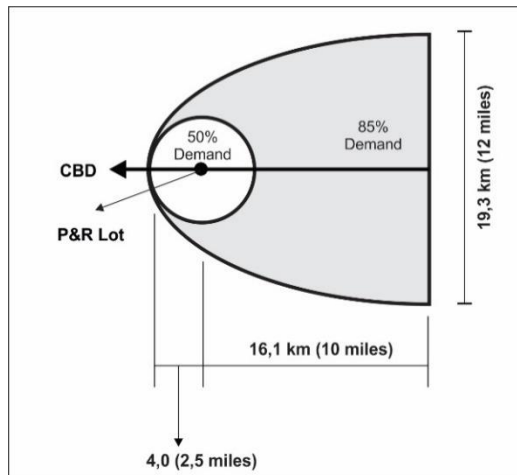
1. Menganalisis karakteristik pergerakan komuter di Kota Tangerang
2. Menganalisis karakteristik fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang
3. Menganalisis preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas *park and ride*
4. Menganalisis peluang penggunaan fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang

### **1.4 Ruang Lingkup**

Ruang lingkup dari penelitian ini dapat dibedakan menjadi tiga yaitu ruang lingkup wilayah, ruang lingkup pembahasan, dan ruang lingkup substansi.

### 1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah yang menjadi obyek dalam penelitian ini meliputi wilayah administratif Kota Tangerang. Sedangkan untuk lokasi studi berkaitan dengan survei lapangan dilakukan khususnya pada fasilitas *park and ride* yang terletak di terminal Poris Plawad Kota Tangerang dan. Fokus wilayah studi dipilih berdasarkan kelurahan yang termasuk dalam radius pelayanan *park and ride*. Berdasarkan beberapa sumber literatur radius pelayanan *park and ride* dapat diwakili dengan kurva parabola dengan radius pelayanan sebesar 4 km (Spillar, *Park and Ride Planning and Design Guidelines*, 1997).

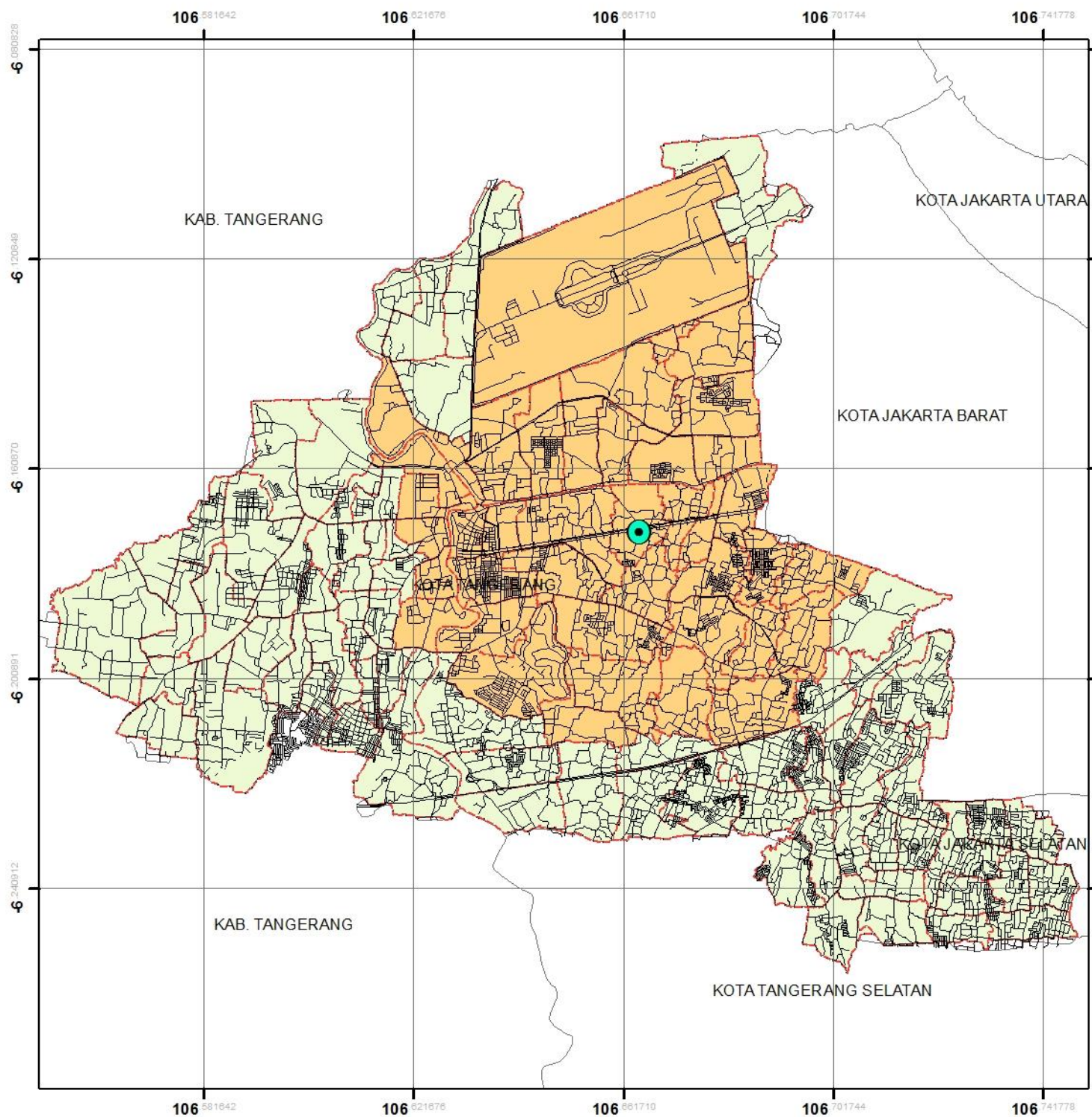


**Gambar 1. 1 Daerah Cakupan Pelayanan *Park and Ride***

*Sumber : Spillar (1997)*

Berdasarkan *buffer* radius pelayanan dari titik lokasi *park and ride* maka didapatkan 38 kelurahan yang termasuk dalam standar jangkauan pelayanan *park and ride* Terminal Poris Plawad. Fokus wilayah studi yang meliputi 38 kelurahan yaitu Kelurahan Babakan, Kelurahan Batu Ceper, Kelurahan Batu Jaya, Kelurahan Batusari, Kelurahan Belendung, Kelurahan Buaran Indah, Kelurahan Cipete, Kelurahan Cipondoh, Kelurahan Cipondoh Indah, Kelurahan Cipondoh Makmur, Kelurahan Gerendeng, Kelurahan Gondrong,

Kelurahan Jurumudi, Kelurahan Jurumudi Baru, Kelurahan Karang Anyar, Kelurahan Karangsari, Kelurahan Karawaci, Kelurahan Kebun Besar, Kelurahan Kelapa Indah, Kelurahan Kenanga, Kelurahan Ketapang, Kelurahan Koang Jaya, Kelurahan Mekarsari, Kelurahan Norogtog, Kelurahan Pajang, Kelurahan Pasar Batu, Kelurahan Pekojan, Kelurahan Poris Jaya, Kelurahan Poris Plawad, Kelurahan Poris Plawad Indah, Kelurahan Poris Plawad Utara, Kelurahan Porisgaga, Kelurahan Porisgaga Baru, Kelurahan Suka Asih, Kelurahan Sukajadi, Kelurahan Sukarasa, Kelurahan Sukasari, dan Kelurahan Tanah Tinggi.



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

### JUDUL PETA

**PETA  
RUANG LINGKUP WILAYAH  
PENELITIAN**

### LEGENDA

-  Terminal Poris Plawad
-  Kota Tangerang
-  Radius Pelayanan Park and Ride

### INSET PETA



### KETERANGAN



**1:120,000**

0 0.5 1 2 3 4 Miles

Sumber : Bappeda Kota Tangerang

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*



### **1.4.2 Ruang Lingkup Substansi**

Ruang lingkup substansi yang akan dibahas pada penelitian ini dibatasi pada teori manajemen transportasi, angkutan umum, parasarana transportasi meliputi fasilitas *park and ride*, serta karakteristik pengguna fasilitas *park and ride*.

### **1.4.3 Ruang Lingkup Pembahasan**

Penelitian ini akan membahas aspek yang mencakup hal-hal yang berkaitan dengan karakteristik pergerakan komuter, pembahasan pada model peluang penggunaan *park and ride* terkait karakteristik fasilitas *park and ride*.

## **1.5 Manfaat Penelitian**

### **1.5.1 Manfaat Teoritis**

Secara teoritis penelitian ini akan memperkaya referensi mengenai teori manajemen kebutuhan transportasi dan peluang penggunaan fasilitas *park and ride*, dalam bidang ilmu perencanaan wilayah dan kota hasil penelitian ini dapat memberikan masukan terkait penyediaan fasilitas *park and ride*.

### **1.5.2 Manfaat Praktis**

Penelitian ini dapat dimanfaatkan oleh Pemerintah Kota Tangerang sebagai rekomendasi dalam optimalisasi pelayanan fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang.

## **1.6 Sistematika Penulisan Penelitian**

Penelitian ini memiliki sistematika atau kerangka penulisan sebagai berikut.

## **BAB I PENDAHULUAN**

Menjelaskan beberapa bagian yaitu latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup, manfaat, dan sistematika penulisan. Bagian pada bab ini menjelaskan hal terkait dasar-dasar dari penelitian dan batasan penelitian yang dilakukan.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bersisi mengenai kajian pustaka terkait dengan sistem transportasi makro, *Transport Demand Management*, konsep *park and ride*, dan faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan *park and ride*. Kajian ini dijadikan sebagai teori dasar dalam melakukan penelitian.

## BAB III METODE PENELITIAN

Bagian ini menjelaskan tentang metode penelitian yang digunakan. Meliputi pendekatan penelitian, variabel penelitian, teknik sampling, dan teknik mengolah data.

## BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

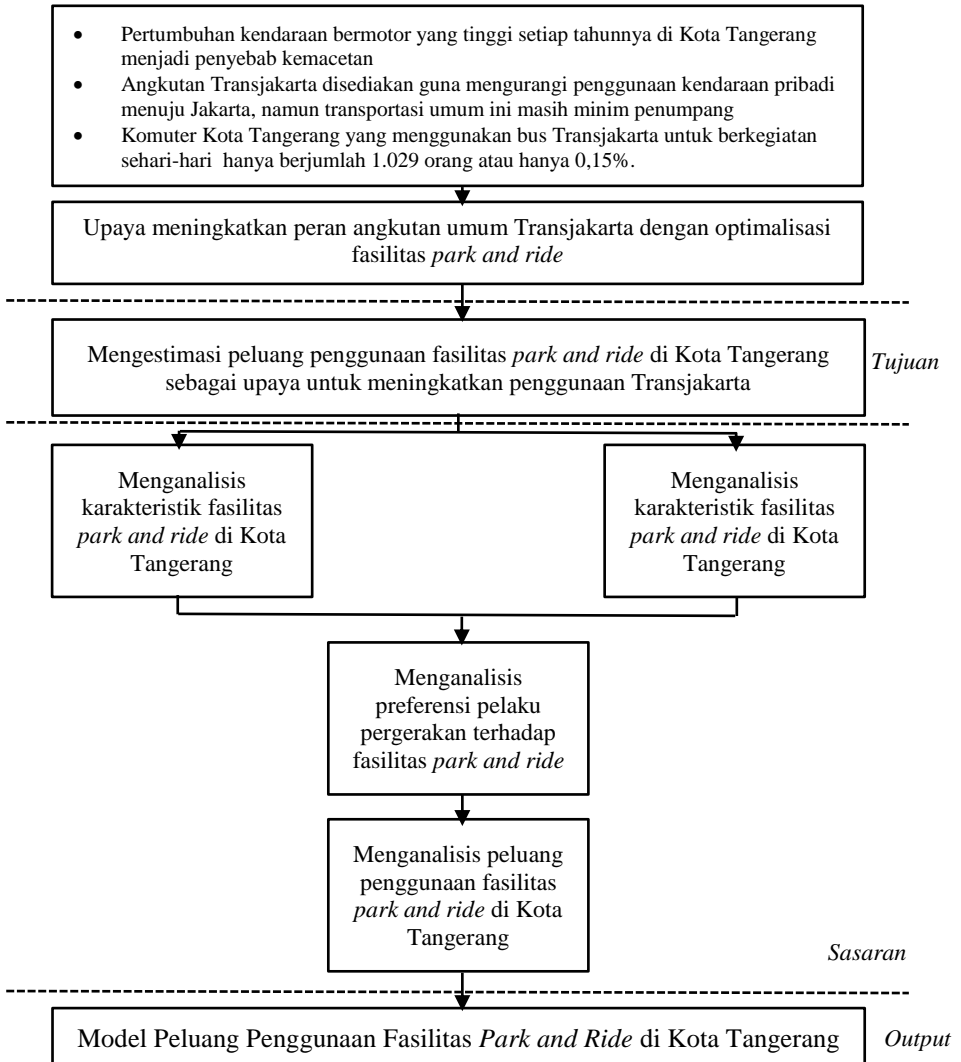
Bagian ini berisi tentang gambaran umum wilayah studi yang berkaitan dengan aspek yang dibahas dalam penelitian. Penelitian ini menggunakan Kota Tangerang sebagai wilayah studi. Serta penjelasan analisa dan pembahasan dari masalah penelitian dengan mengacu pada tujuan dan sasaran penelitian.

## BAB V KESIMPULAN

Bagian ini merupakan penutup dari penelitian yang berisikan hasil kesimpulan dari hasil pembahasan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya. Bagian ini juga memuat rekomendasi kepada pembaca yang ingin melanjutkan penelitian ini.

## 1.7 Kerangka Berpikir

*Latar Belakang*



**Gambar 1. 4 Kerangka Berpikir**

*Sumber : Penulis, 2017*

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

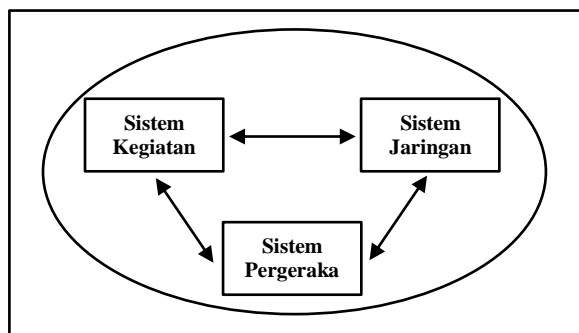
## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Transportasi Sebagai Sebuah Sistem

Sistem adalah suatu perangkat yang terdiri dari bagian-bagian yang saling berhubungan, disebut komponen, yang menjalankan sejumlah fungsi dalam rangka mencapai suatu tujuan (Khisty & Lall, 2005). Dalam setiap organisasi sistem, perubahan pada satu komponen dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya (Tamin, 2000). Sistem transportasi kota merupakan komponen utama dalam struktur fisik, ekonomi, dan sosial suatu wilayah (Meyer, 1984), dan juga merupakan determinan aktivitas, struktur kota, dan lahan terbangun (Pederson, 1980).

Pada dasarnya aktivitas yang menghidupkan suatu wilayah tergantung pada fasilitas transportasi yang menghubungkan aktivitas di dalam wilayah tersebut (Thomson, 1977). Menurut Tamin (2000) pendekatan secara sistem transportasi dapat dijelaskan dalam bentuk sistem transportasi makro. Sistem transportasi makro (menyeluruh) dapat dipecah menjadi beberapa bagian sistem yang lebih mikro. Sistem transportasi mikro tersebut terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan.



**Gambar 2. 1 Sistem Transportasi Makro**

*Sumber : Tamin (2000)*

Sistem tata guna lahan atau sistem kegiatan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan. Sistem tersebut merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan. Pergerakan tersebut membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda tersebut bergerak. Prasarana transportasi tersebut dikenal dengan sistem jaringan. Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan menghasilkan sebuah pergerakan kendaraan dan/atau orang. Sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal, dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik (Tamin, 2000).

Kebijakan pengembangan sistem prasarana transportasi perkotaan selama ini menggunakan pendekatan konvensional yaitu '*predict and provide*' atau 'ramal dan sediakan', padahal seharusnya pendekatan ini diganti dengan pendekatan baru yaitu '*predict and prevent*' atau 'ramal dan cegah'. Salah satu cara yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan usaha pengelolaan dari sisi kebutuhan transportasi yang dikenal dengan *Transport Demand Management* (TDM) (Tamin, 2000). Strategi dalam konsep TDM mampu mempengaruhi peningkatan pola pergerakan yang lebih efisien, seperti pergeseran waktu, pergeseran moda dari kendaraan pribadi menjadi alternatif lain, dan pergeseran rute atau lokasi (Victoria Transport Policy Institute, 2014).

## **2.2 Transport Demand Management (TDM)**

*Transport Demand Management* (TDM) atau Manajemen Kebutuhan akan Transportasi (MKT) adalah suatu cara untuk mempengaruhi perilaku pelaku pergerakan dengan tujuan untuk mengurangi besarnya kebutuhan akan pergerakan atau menyebarkan kebutuhan tersebut dalam ruang dan waktu (Orski, 1998 dalam Tamin, 2000). Tujuan Manajemen Kebutuhan Transportasi (MKT) adalah mengoptimalkan penggunaan seluruh jaringan jalan, guna peningkatan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Tamin, 2000). TDM merupakan istilah umum yang digunakan untuk mendeskripsikan berbagai macam

strategi yang berfungsi untuk meningkatkan efisiensi sistem transportasi dengan mendorong pergantian moda dari *single occupant vehicle* (SOV) beralih menggunakan moda non SOV, serta melakukan pergeseran rute saat waktu puncak (Seattle Urban Mobility Plan, 2008).

Konsep Manajemen Kebutuhan Transportasi (MKT) yang merupakan bagian dari Manajemen lalu Lintas diharapkan dapat menggantikan pendekatan konvensional dalam memecahkan masalah transportasi perkotaan (Tamin, 2000). Kemacetan yang terjadi di daerah perkotaan timbul karena proses pergerakan dilakukan pada lokasi yang sama dan sering terjadi pada saat yang bersamaan. Dalam konsep TDM, pembatasan kebutuhan akan transportasi tidak berarti membatasi jumlah pergerakan yang akan terjadi tetapi bagaimana mengelola proses pergerakan tersebut agar tidak terjadi pada saat yang bersamaan, atau lokasi yang sama (Tamin, 2000).

Beberapa kebijakan yang dapat dilakukan dalam implementasi konsep TDM salah satunya adalah pergeseran moda. Proses pergerakan dapat terjadi pada lokasi yang sama dan pada waktu yang sama akan tetapi dengan moda transportasi yang berbeda. Salah satu strategi pergeseran moda adalah kebijakan peningkatan pelayanan angkutan umum melalui kombinasi strategi prioritas bis, kebijakan parkir, batasan lalu lintas, sistem angkutan umum massa (SAUM), dan fasilitas pejalan kaki (Tamin, 2000). Kebijakan parkir merupakan salah satu komponen penting dalam TDM. Parkir merupakan strategi yang dirancang untuk membuat penggunaan sumber daya transportasi lebih efisien (Urban Land Institute, 2009). Manajemen parkir merupakan strategi yang digunakan untuk meningkatkan efisiensi penggunaan parkir eksisting, menurunkan permintaan parkir, dan menggeser penggunaan kendaraan pribadi menjadi angkutan umum (Seattle Urban Mobility Plan, 2008).

Sebagai bagian dari manajemen parkir, fasilitas *park and ride* dapat membantu memaksimalkan efisiensi dari sebuah sistem transportasi dan menyediakan pilihan perjalanan yang berbeda bagi

para komuter. Fasilitas ini merupakan komponen penting dalam TDM karena mendukung penggunaan *public transit* dan *ridesharing*. (Victoria Transport Policy Institute, 2014). *Park and ride* dianggap sebagai salah satu penerapan efektif dari manajemen parkir karena fasilitas ini dapat meringankan permintaan parkir pada daerah yang padat. Penyediaan *park and ride* di area dengan layanan transit lokal yang sedikit tetapi terkoneksi dengan angkutan regional terbukti dapat menurunkan tingkat penggunaan kendaraan pribadi menuju pusat kegiatan, terutama saat *peak hour* (Seattle Urban Mobility Plan, 2008).

## **2.3 *Park and Ride***

### **2.3.1 Definisi *Park and Ride***

*Park and ride* merupakan kegiatan parkir kendaraan pribadi yang ditempatkan di dekat lintasan angkutan umum dan kemudian melanjutkan perjalanannya menggunakan bus atau kereta api. Fasilitas ini banyak ditemukan di stasiun kereta api di pinggiran kota ataupun stasiun/*shelter busway* di pinggir kota (Abubakar, 2011). Sedangkan menurut O'Flaherty (2006) *park and ride* didefinisikan sebagai kegiatan parkir pada tempat parkir khusus dan kemudian melanjutkan perjalanannya menggunakan angkutan umum menuju tempat tujuan.

Fasilitas *park and ride* dapat diklasifikasikan sebagai fasilitas pergantian intermoda. Fasilitas ini mendukung pelaku perjalanan untuk menitipkan kendaraan pribadinya dan melanjutkan perjalanan dengan angkutan transit, atau dengan kata lain fasilitas ini merupakan tempat untuk berganti moda dari moda berokupansi rendah ke moda dengan okupansi yang lebih tinggi (Spillar, 1997). Hal ini sesuai dengan pernyataan Ferguson (1990) dalam Utami (2016) dimana *Park and ride* merupakan salah satu instrumen dalam *Transport Demand Management* (TDM) yang bertujuan untuk menggeser pemilihan moda dari kendaraan berokupansi rendah (*lower-occupancy vehicle*) ke kendaraan yang berokupansi lebih tinggi (*higher-occupancy vehicle/HOV*) dalam suatu perjalanan.



Menurut Abubakar (2011) *park and ride* merupakan salah satu alat manajemen lalu lintas. Parkir di tempat tertentu dan menumpang angkutan massal, merupakan salah satu perangkat manajemen pembatasan lalu lintas di pusat kota yang padat. *Park and ride* menarik bagi para komuter dengan tarif parkir yang murah atau bahkan gratis kemudian mereka bisa menaiki angkutan bus/busway ataupun kereta api menuju ke pusat kota.

Dari beberapa definisi di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa fasilitas *park and ride* merupakan salah satu fasilitas yang menyediakan ruang parkir bagi kendaraan pribadi untuk menitipkan kendaraannya dan melanjutkan perjalanannya menggunakan angkutan umum.

### **2.3.2 Manfaat Penyediaan *Park and Ride***

Manfaat pengembangan fasilitas *park and ride* menurut Abubakar (2011) adalah sebagai berikut :

1. Mengurangi biaya dan waktu perjalanan, khususnya lebih terasa bila kemacetan lalu lintas kendaraan pribadi tinggi sedangkan angkutan umumnya lancar (busway/kereta api kota)
2. Membantu mengurangi kemacetan lalu lintas di pusat-pusat kegiatan dan hal ini juga berfungsi sebagai perangkat dalam manajemen pembatasan lalu lintas
3. Mendorong masyarakat untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum
4. Mengurangi konsumsi bahan bakar dan dengan demikian juga mengurangi emisi gas rumah kaca karena angkutan umum menghasilkan emisi gas rumah kaca per penumpang/km yang lebih rendah ketimbang menggunakan kendaraan pribadi
5. Mengurangi kebutuhan ruang parkir di tempat tujuan perjalanan di kawasan pusat kota

Menurut Ginn (2009) *park and ride* memiliki manfaat sebagai pendukung angkutan umum dengan fasilitas *interchange* yang baik. *Park and ride* bekerja dengan cara mengalihkan

perjalanan menuju pusat kota ke parkir di pinggir kota atau sekitar rutenya agar masyarakat dapat meneruskan perjalanan dengan angkutan umum (Rye, 2011). Hal ini sejalan seperti yang diungkapkan Aragon (2004) bahwa *park and ride* memiliki manfaat untuk menurunkan kemacetan dengan menaikkan okupansi kendaraan, dalam hal ini *park and ride* mampu menggeser penggunaan moda transportasi dari kendaraan pribadi menjadi alternatif moda lain seperti moda *transit*. Penyediaan atau pengembangan *park and ride* pada area *suburban* akan meningkatkan produktivitas dari angkutan umum sehingga penggunaannya lebih efisien (Niles & Pogodzinski, 2016).

### 2.3.3 Klasifikasi Fasilitas *Park and Ride*

Fasilitas *park and ride* dapat diklasifikasikan berdasarkan fungsi kegiatan, penggunaan yang dimaksudkan, dan kelayakan investasi pemerintah (Spillar, 1997).

#### a. *Informal park and ride lots*

*Informal park and ride* merupakan fasilitas parkir atau transit dimana pengendara memarkir kendaraannya di jalan atau di rumah-rumah warga yang berdekatan. Fasilitas parkir ini cenderung sulit dibedakan pada area perkotaan dari pada fasilitas parkir yang langsung terhubung dengan tempat pemberhentian angkutan umum. Selain itu fasilitas *park and ride* jenis ini biasanya ditemukan di jalan utama atau lahan yang berdekatan dengan transit utama.

#### b. *Opportunistic or joint use lots*

*Opportunistic or joint use lots* adalah fasilitas *park and ride* berupa *mixed use* yang digunakan bersama dengan kegiatan lainnya seperti pusat perbelanjaan, sarana ibadah, bioskop, ataupun kegiatan khusus lainnya. Fasilitas parkir ini dapat menjadi kegiatan utama ataupun hanya kegiatan sekunder. Disamping itu fasilitas *park and ride* jenis ini dapat dibangun dengan biaya yang lebih rendah dan dapat berkembang dengan cepat. Fasilitas ini biasanya dibangun

dengan kapasitas yang lebih rendah dan dekat dengan pemberhentian angkutan umum.

c. *Park and pool lots*

Fasilitas *park and ride* yang secara khusus memiliki kapasitas yang lebih kecil yang diperuntukkan secara eksklusif untuk para pengguna *carpool* dan *vanpool*. Selain itu fasilitas *park and ride* jenis ini juga dapat berkembang menjadi fasilitas parkir *mixed use* dengan berbagai macam kegiatan di dalamnya. *Park and pool lots* merupakan bagian dari rencana pengembangan dimana para pengembang sengaja menyiapkan ruang untuk pembangunan yang lebih besar.

d. *Suburban park and ride lots*

Fasilitas *park and ride* yang secara khusus berlokasi di *suburban* dengan fungsi utama nya adalah mengumpulkan potensi transit sedekat mungkin dengan asal (tempat tinggal). Area parkir ini menyediakan *transfer point* dengan layanan angkutan umum ekspres menuju tempat transit. Fasilitas ini mengandalkan jalur bis/kereta untuk menyediakan aspek jangka panjang untuk perjalanan dari rumah menuju tempat kerja. Fasilitas jenis ini biasanya didanai dengan investasi pemerintah, namun dalam beberapa kasus ditopang dengan kepemilikan swasta.

e. *Transit centers (Intermodal transit center)*

Merupakan area tempat bertemunya *interchange* dengan layanan angkutan umum ekspres. Fasilitas parkir ini memiliki peran yang penting dalam jaringan transit dan *park and ride*. Fasilitas ini secara khusus disediakan karena tingginya permintaan dibandingkan dengan permintaan *suburban park and ride facility*. Fasilitas *park and ride* dengan jenis ini memiliki pilihan rute, layanan angkutan umum, dan alternatif tujuan yang lebih banyak.

f. *Satellite parking facilities*

Fasilitas *park and ride* yang ditempatkan dekat dengan pusat kegiatan seperti bandara, atau *central business*

*district*. Area parkir ini ditandai dengan kedekatan dengan tempat tujuan daripada asal (*origin*). Dapat dikatakan fasilitas *park and ride* ini beroperasi lebih sebagai tempat parkir biasa dibandingkan sebagai fasilitas *intermodal*.

Klasifikasi *park and ride* dapat dibedakan berdasarkan jarak dari pusat kegiatan, CBD, ataupun pusat kota, sehingga menghasilkan karakteristik lokasi-lokasi dimana *park and ride* ditempatkan (Spillar, 1997).

- a. *Suburban park and ride lots (as defined by location)*  
*Suburban park and ride lots* dapat didefinisikan sebagai area parkir yang ditempatkan antara 6,4 sampai 48,3 km dari CBD dan menyediakan fasilitas *intermodal* atau pergantian moda transportasi. Fasilitas ini menawarkan angkutan umum berupa layanan bis lokal, bis ekspres, kereta api, dan *paratransit*.
- b. *Remote long distance lots*  
Fasilitas *park and ride* ini hampir serupa dengan *suburban facilities* yang menyediakan fasilitas *intermodal*. Perbedaannya ada pada jangkauan utama layanannya yang lebih jauh. Area parkir ini berlokasi antara 64,4 sampai 128,7 km atau bahkan lebih dari pusat kegiatan. Fasilitas ini menawarkan layanan bagi kota-kota yang saling berhubungan.
- c. *Local urban park and ride lots*  
*Local urban park and ride lots* merupakan area parkir yang berada di kawasan *suburban* dan menghubungkan dengan kawasan CBD dalam satu area metropolitan. Fasilitas ini berlokasi antara 1,6 sampai 6,4 km dari CBD dan biasanya berbentuk parkir informal, *shared use*, dan *opportunistic lots*. Selain itu area parkir ini hanya dilayani oleh rute transit lokal dan ekspres. *Interchange* antara akses moda non bermotor dengan sistem transit memiliki peran yang lebih penting di dalam area parkir ini. Penyediaan area

parkir ini biasanya didanai oleh pemerintah, namun dioperasikan oleh pihak swasta.

d. *Peripheral park and ride lots*

Merupakan fasilitas *park and ride* yang berlokasi di periferi CBD untuk menyediakan parkir tambahan di luar inti kawasan. Fungsi utama fasilitas ini adalah mencegah banyaknya perjalanan menuju pusat kota dengan memarkir kendaraan pengalju di tempat parkir dengan tarif yang murah dan lahan yang tersedia.

Sedangkan menurut Bos (2004) *park and ride* berdasarkan tujuan dan lokasi dapat diklasifikasikan menjadi tiga tipe yaitu *destination function*, *origin function*, dan *field function*. Hal ini didasari pada hubungan lokasi dengan tujuan pengendara.

a. *Destination function*

Merupakan tipe *park and ride* yang berlokasi dekat dengan tujuan akhir, atau pusat kota. Fasilitas *park and ride* ini berfungsi untuk menarik pengguna kendaraan pribadi sebanyak-banyaknya agar memarkir kendaraannya dan melanjutkan perjalanan menggunakan angkutan umum dengan kualitas yang lebih tinggi. Penyediaan *park and ride* tipe ini dimaksudkan untuk mengurangi kemacetan di pusat kota.

b. *Origin function*

Merupakan fasilitas *park and ride* yang berlokasi dekat dengan area perumahan. Bertujuan untuk menarik pengendara agar langsung menggunakan angkutan umum ketika mereka keluar dari rumah. Penyediaan fasilitas *park and ride* dengan tipe *origin function* bertujuan untuk menarik pengendara agar memarkir kendaraannya di tempat pemberhentian yang dekat dengan asal (tempat tinggal), dan melanjutkan perjalanannya yang lebih panjang dengan angkutan umum.

c. *Field function*

Merupakan fasilitas *park and ride* yang berlokasi dekat dengan pintu masuk tol yang lokasinya berada di tengah-

tengah asal dan tujuan atau biasa disebut *rest area*. Hal ini bertujuan agar para pengendara dapat memarkir kendaraannya dan berganti menggunakan angkutan umum dengan tujuan yang berbeda-beda.

Dari hasil sebuah studi pada tahun 2012, Asapa mengklasifikasikan fasilitas *park and ride* berdasarkan aspek fisik berupa lokasi, akses, dan kondisi fasilitas, sedangkan aspek non fisik berupa pengelolaan, pelayanan dan kenyamanan dan tarif parkir.

a. Fasilitas parkir di bangunan stasiun

Merupakan fasilitas parkir yang termasuk dalam bagian bangunan stasiun. Fasilitas *park and ride* dengan tipe ini dikelola dengan sistem kontrak dari PT. Kereta Api sebagai pemilik lahan dan dioperasikan oleh pihak kedua. Sebagian besar pelayanan hanya 18 jam dan tidak menerima parkir inap. Selain itu tarif parkir pada tipe *park and ride* ini sangat bergantung pada nilai kontrak dari pemilik lahan.

b. Fasilitas parkir di tempat tinggal masyarakat sekitar stasiun

Merupakan fasilitas parkir yang berlokasi di tengah-tengah permukiman, namun jaraknya dekat dengan stasiun. *Park and ride* tipe ini sebenarnya hampir sama dengan *informal park and ride lots*, dimana fasilitas ini dikelola sendiri oleh masyarakat secara swadaya. Pelayanan pada fasilitas parkir ini selama 24 jam dan menerima parkir inap dan hanya melayani kendaraan roda 2. Tarif parkir ini karena merupakan fasilitas swadaya sehingga tidak ada ketentuan, dan bebas ditentukan sendiri oleh masyarakat.

c. Fasilitas parkir di fasilitas publik

Merupakan fasilitas parkir yang berlokasi di jalan utama ibukota kecamatan, namun memiliki jarak yang dengan stasiun. Fasilitas parkir tipe ini dikelola oleh petugas fasilitas publik tersebut dengan pelayanan 24 jam setiap harinya serta menerima parkir inap. Tarif parkir yang

ditawarkan cenderung lebih rendah dibandingkan dengan tarif parkir di tempat lain.

### 2.3.4 Kriteria Penyediaan *Park and Ride*

Dalam buku *Transport Planning and Traffic Engineering* yang ditulis oleh CA O'Flaherty pada tahun 2006, terdapat 6 kriteria yang harus disediakan untuk menunjang keberhasilan penggunaan fasilitas *park and ride*.

1. *Park and ride perlu dilayani dengan sistem transportasi umum yang menawarkan layanan dengan frekuensi yang tinggi dan dapat diandalkan, baik menuju dan dari pusat kota.*

Secara umum interchange dengan layanan angkutan berfrekuensi sering atau banyak lebih menarik potensi pengguna *park and ride*, hal ini dikarenakan para pelaku perjalanan dapat memaksimalkan waktu perjalanannya (*travel-time*), khususnya saat perjalanan pulang. Dari sebuah studi yang dilakukan di Inggris, penggunaan *park and ride* disertai pelayanan kereta jarak jauh dengan frekuensi waktu setengah jam terbukti lebih diminati masyarakat. Pada area perbelanjaan headway yang direkomendasikan untuk angkutan bis adalah 10 menit. Headway angkutan bis yang tidak lebih dari 5 menit sangat dibutuhkan terutama saat *peak hour* (saat periode perjalanan menuju tempat bekerja). Salah satu aturan yang digunakan secara luas dan praktis adalah ketika pelaku perjalanan menghabiskan waktu satu menit untuk menunggu angkutan bis, hal itu setara –dalam hal pengaruh penggunaan angkutan umum– dengan 3 menit di dalam angkutan bis.

2. *Moda transportasi umum dengan layanan yang cepat menuju pusat kota*

Dapat dikatakan *park and ride* merupakan salah satu titik tambahan dalam perjalanan pelaku pergerakan. *Park and ride* sangat berpengaruh pada waktu perjalanan dan kenyamanan bagi pelaku pergerakan. Hal ini disebabkan

karena *park and ride* mengharuskan para pelaku pergerakan untuk meninggalkan kendaraan pribadinya di tengah perjalanannya, berjalan menuju pemberhentian transportasi umum dan menggunakan transportasi umum untuk meneruskan perjalanan menuju pusat kota. Maka dari itu sangat penting untuk menyediakan transportasi umum yang memadai, seperti kapasitas yang besar, pemisahan jalur, dan prioritas jalur angkutan itu sendiri. Ketika pemisahan dan prioritas ini tidak dipenuhi transportasi umum ini akan terjebak pada kemacetan lalu lintas, kehandalan layanan akan menurun, serta waktu perjalanan yang semakin lama. Hal ini akan menyebabkan para pelaku pergerakan menerima sedikit keuntungan atau manfaat dari penggunaan *park and ride*.

3. *Tarif parkir dan biaya penggunaan transportasi umum dari dan menuju pusat kota harus lebih murah dari tarif parkir di pusat kota dan biaya yang dikeluarkan ketika berpergian dengan kendaraan pribadi*

Jika biaya *round trip* pengguna *park and ride* lebih besar, para pelaku pergerakan akan cenderung tetap menggunakan kendaraan pribadinya dan lebih memilih memarkir kendaraannya di pusat kota, atau kemungkinan lain para pengendara akan mencoba memarkir kendaraannya secara gratis di pinggir jalan.

4. *Tersedianya area parkir yang memadai dan mudah diakses kapanpun*

Area parkir yang tidak mudah diakses para pengendara akan menyebabkan para potensi pengguna lebih memilih memarkir kendaraannya di pinggir jalan atau melanjutkan perjalanan menuju pusat kota dengan kendaraan pribadi.

5. *Lokasi park and ride yang strategis*

Pada area kota yang memiliki jalan lingkar luar, fasilitas *park and ride* sebaiknya ditempatkan di lokasi dimana jalan tersebut memotong jalan radial utama menuju pusat kota. *Park and ride* sebaiknya ditempatkan berdekatan



dengan jalan radial kota. Di Inggris secara ideal fasilitas ini diletakkan di sisi kiri jalan menuju pusat kota. Akses menuju *park and ride* harus sesingkat mungkin, dan rancangannya harus mendukung kendaraan yang masuk dan keluar dari *interchange* terutama saat *peak hour*. Lokasi *park and ride* yang tidak strategis tidak jarang dikaitkan dengan lokasinya yang terlalu berdekatan dengan destinasi atau pusat kota. Jika fasilitas ini ditempatkan terlalu dekat dengan destinasi akan menimbulkan kerugian yang lebih besar dibandingkan dengan keuntungannya, seperti sulitnya mengalihkan rute utama, dan pergantian kendaraan pribadi menjadi transportasi umum.

6. *Park and ride perlu dirancang dan dikelola dengan baik*  
Park and ride seharusnya dirancang dengan memenuhi standar seperti pada parkir di pusat kota. Jarak dari fasilitas parkir menuju *bus stop* misalnya harus sesingkat mungkin. Fasilitas minimum yang harus disediakan termasuk *shelter* untuk berlindung yang dilengkapi dengan tempat duduk, dan dibersihkan setiap harinya, bilik telepon untuk keadaan darurat, dan pencahayaan yang baik (sangat penting untuk menjaga keamanan saat malam hari). Pada kota yang lebih besar kemudahan dan informasi turis perlu dipertimbangkan.

Sejalan dengan hal tersebut *The Scottish Transport Research Laboratory* (1999) dalam Ginn (2009) menyatakan bahwa untuk menyediakan fasilitas *park and ride* perlu disediakan layanan angkutan umum yang dapat diandalkan, memiliki frekuensi yang tinggi, dan kualitas yang memadai. Selain itu kunci keberhasilan *park and ride* adalah ketika penggunaan fasilitas ini akan membuat waktu perjalanan pengguna lebih cepat dari berkendara menggunakan kendaraan pribadi, serta menghabiskan biaya yang lebih sedikit jika dibandingkan dengan parkir di pusat kota. Maka dari itu penggunaan *park and ride* juga harus didukung dengan kebijakan tarif parkir yang lebih tinggi di pusat kota atau

destinasi. Faktor penting lainnya adalah keamanan dan akses yang mudah bagi pengguna *park and ride*.

Selain pertimbangan-pertimbangan di atas salah satu kunci keberhasilan *park and ride* adalah dukungan kebijakan tarif parkir di pusat kegiatan atau tempat tujuan. Dari sebuah hasil studi didapatkan bahwa mengkombinasikan kebijakan tarif parkir dan biaya angkutan umum yang lebih rendah dari pada biaya bahan bakar kendaraan yang dikeluarkan dan tarif parkir di pusat kota, komuter akan cenderung beralih menggunakan fasilitas *park and ride* (Jacksonville Transportation Authority, 2009). Selain itu keberhasilan *park and ride* juga harus didukung dengan karakteristik tempat parkir yang meliputi lokasi, keamanan, aksesibilitas, fasilitas pendukung, dan ketersediaan transit.

1. Secara umum *park and ride* akan berhasil jika ditempatkan dengan jarak minimal 10 mil atau 16 km dari tempat akhir tujuan.
2. Memiliki tingkat keamanan yang tinggi dan terhubung dengan fasilitas lainnya.
3. Memiliki frekuensi angkutan umum yang tinggi dan tarif parkir yang lebih rendah dibandingkan dengan di pusat kegiatan atau bahkan gratis.
4. Berlokasi di koridor utama perjalanan yang memiliki tingkat kemacetan yang cukup tinggi.
5. Kemudahan aksesibilitas yang cepat dan nyaman bagi para komuter.
6. Menyediakan akses yang mudah untuk pelayanan transit sementara harmonis dengan estetika lingkungan sekitar.

Menurut Tumlin (2012) *park and ride* akan lebih efektif jika memiliki pintu masuk (*entrance*) yang terpisah dengan area penjemputan penumpang. Selain itu perlu disediakan jalur pejalan kaki dengan rute alternatif, sehingga pengguna *park and ride* tidak perlu melewati area penjemputan penumpang. Jarak maksimum untuk jalur pejalan kaki dengan stasiun/*bus stop* tidak lebih dari 600 kaki atau 200 meter. Fasilitas parkir yang memadai harus

memiliki *shelter*, pencahayaan yang cukup, dan jalur pejalan kaki yang memiliki akses langsung menuju stasiun/*bus stop*.

### **2.3.5 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan *Park and Ride***

Secara umum perilaku seseorang dalam memilih moda perjalanan dibagi dalam dua tiga kategori yaitu ketersediaan moda, karakteristik pelaku perjalanan, dan karakteristik perjalanan (Anisa, 2014). Karakteristik perjalanan meliputi tujuan perjalanan, waktu perjalanan, dan panjang perjalanan, karakteristik pelaku perjalanan meliputi ketersediaan kendaraan, kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi), struktur ruma tangga, pendapatan, dan jarak ke pusat bisnis distrik. Dalam penelitiannya yang berjudul “Analisis Manfaat Bagi Pengguna Sistem *Park and Ride* Sepeda Motor di Jabodetabek”, Damanik (2006) mengemukakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pengguna *park and ride* sepeda motor dengan moda lanjutan kereta api KRL adalah tarif angkutan umum, waktu perjalanan, usia, tingkat penghasilan, dan pernah atau tidaknya menggunakan sepeda motor sebelumnya. Sedangkan menurut Bos (2004) terdapat 6 faktor yang dapat mempengaruhi pengguna kendaraan pribadi beralih menggunakan fasilitas *park and ride* meliputi :

1. Karakteristik sosial ekonomi seperti umur, pendidikan, jenis kelamin, pendapatan, dan kondisi fisik.
2. Kondisi fasilitas *park and ride* seperti adanya jaminan ketersediaan ruang parkir yang memadai, aksesibilitas yang mudah menuju angkutan umum, tingkat kenyamanan, tarif parkir, dan adanya fasilitas pendukung.
3. Kondisi angkutan umum seperti frekuensi, jumlah transfer, tarif angkutan umum, peluang mendapatkan tempat duduk, jenis moda, dan tingkat keamanan serta kenyamanan.
4. Kondisi daerah tujuan seperti aksesibilitas setelah menggunakan angkutan umum, tingkat kemacetan, tarif parkir, ketersediaan parkir, dan ada tidaknya aturan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi.

5. Kondisi perjalanan seperti tujuan perjalanan, kendaraan yang dibutuhkan untuk menunjang aktivitas, dan hari kerja.
6. Aspek informasi seperti sosialisasi tentang fasilitas *park and ride*, kondisi angkutan umum, perbandingan biaya umum perjalanan antara *park and ride* dengan kendaraan pribadi, dan jumlah kecelakaan yang terjadi.

Sejalan dengan Bos (2004), Olaru, Smith, Xia & Lin (2014) secara umum menyatakan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi penggunaan *park and ride* adalah karakteristik sosial ekonomi, jadwal keberangkatan dan tingkat kemacetan, moda akses, dan fasilitas yang disediakan.

1. Karakteristik sosial ekonomi meliputi usia, tingkat pendapatan, dan jenis kelamin. Komuter dengan tingkat pendapatan yang tinggi lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan angkutan umum. Sedangkan anak-anak muda cenderung memilih menggunakan angkutan umum dibandingkan kendaraan pribadi. Dari sebuah studi yang dilakukan, wanita lebih cenderung menggunakan kendaraan pribadi sebagai moda utama, sedangkan pria cenderung memilih menggunakan angkutan umum.
2. Jadwal keberangkatan, dan kemacetan lalu lintas  
Jadwal keberangkatan merupakan hal yang penting dalam pemilihan moda transportasi, dalam hal ini *park and ride* dan aksesnya yang mudah. Selain itu tingkat kemacetan yang berbeda-beda setiap harinya membuat komuter harus menyesuaikan jadwal keberangkatannya untuk menghindari *generalised costs* yang tinggi saat *peak hours*.
3. Moda akses  
Kemudahan akses secara signifikan dapat mempengaruhi komuter memilih moda transpotasinya. Semakin mudah konektivitas dari angkutan umum, pedestrian, dan jalur sepeda secara positif akan mempengaruhi pemilihan moda

perjalanan menuju stasiun/terminal. Komuter cenderung akan menggunakan *park and ride* jika jalur pedestrian > 1,1 km.

4. Fasilitas yang disediakan

Karakteristik fasilitas yang disediakan sebuah stasiun/terminal memiliki peran penting sebagai pertimbangan dalam memilih tempat pemberhentian. Stasiun/terminal dengan akses yang lebih baik, angkutan umum dengan frekuensi tinggi, kualitas layanan yang baik, ketersediaan fasilitas sepeda, dan *shelter* akan cenderung dipilih oleh komuter.

Selain itu karakteristik parkir yang disediakan juga dapat berpengaruh terhadap faktor penggunaan *park and ride* (Vincent & Hamilton, 2007). Karakteristik parkir meliputi biaya parkir dan tarif moda yang melayani pengguna *park and ride*, kemudahan mendapatkan ruang parkir, periode penggunaan *park and ride*, dan frekuensi penggunaan *park and ride*.

Sedangkan menurut Abubakar (2011) karakteristik parkir yang berpengaruh terhadap faktor penggunaan fasilitas *park and ride* adalah:

1. Ketersediaan ruang parkir yang memadai dan desain yang memudahkan pengguna untuk keluar dan masuk tempat parkir.
2. Tersedianya fasilitas ruang tunggu angkutan umum yang nyaman.
3. Jarak tempat parkir yang tidak terlalu jauh dari terminal, stasiun, ataupun tempat perhentian angkutan umum, sehingga dapat menghemat waktu berjalan kaki dari ruang parki ke tempat perhentian angkutan umum dan sebaliknya.
4. Tarif parkir yang rendah, dan bila memungkinkan gratis ataupun sudah terhitung dalam tarif angkutan.
5. Keamanan terhadap pencurian kendaraan bermotor ataupun terhadap barang yang ada di dalam kendaraan

harus terjamin, untuk menghilangkan kekhawatiran pengguna akan sistem keamanan kendaraannya

Namun beberapa pendapat lain lebih menekankan pada karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik perjalanan seperti yang dikemukakan oleh Jacksonville Transportation Authority (2009). Karakteristik sosial ekonomi yang dimaksudkan adalah jenis kelamin, tingkat pendapatan, dan usia. Sedangkan untuk karakteristik perjalanan meliputi tujuan utama melakukan pergerakan, jarak perjalanan, dan lokasi tempat tinggal. Sejalan dengan hal itu Hole (2004) dalam Asapa (2012), menyatakan faktor yang berpengaruh adalah karakteristik sosial ekonomi seperti jenis kelamin, tingkat pendapatan, tingkat pendidikan, dan jumlah kendaraan yang dimiliki. Karakteristik perjalanan seperti waktu tiba di tempat aktivitas, rata-rata *travel time* komuter atau lama perjalanan, dan biaya perjalanan.

Secara umum dari studi yang dikemukakan di atas dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi seseorang menggunakan fasilitas *park and ride* adalah karakteristik sosial ekonomi meliputi usia, tingkat pendapatan, tingkat pendidikan, jenis kelamin. Karakteristik perjalanan meliputi waktu terjadinya pergerakan/keberangkatan, tujuan perjalanan, rata-rata *travel time*/lama perjalanan, biaya perjalanan, jarak perjalanan, dan kendaraan yang dimiliki. Karakteristik parkir meliputi kondisi fasilitas *park and ride*, tarif parkir dan angkutan umum, dan frekuensi penggunaan *park and ride*.

## **2.4 Studi Terkait Peluang Beralihnya Non Pengguna *Park and Ride* menjadi Pengguna *Park and Ride***

Dalam penelitian Anisa (2014) yang berjudul “Analisis Potensi Permintaan Fasilitas *Park and Ride* di Jalur Layanan KRL Jabodetabek (Studi Kasus ; Stasiun Bogor)” faktor-faktor yang berpengaruh dalam peluang perpindahan pengguna KRL menjadi pengguna *park and ride* adalah selisih waktu, selisih biaya, fasilitas dan pilihan menggunakan *park and ride*. Penelitian ini bertujuan mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan *park and ride* dan besar potensi pengguna fasilitas

*park and ride* pada KRL Jabodetabek. Berdasarkan hasil penelitian diperoleh bahwa potensi penumpang KRL Jabodetabek golongan pilihan non pengguna *park and ride* akan menggunakan *park and ride* motor memiliki potensi besar jika penumpang mendapatkan selisih waktu selama 30 menit, selisih biaya Rp 2.000 dan terdapat fasilitas yang lengkap. Pada potensi penumpang pilihan non pengguna *park and ride* untuk menggunakan *park and ride* mobil memiliki potensi terbesar jika penumpang mendapatkan selisih waktu selama 20 menit, dan selisih biaya sebesar Rp. 9000 dan terdapat fasilitas yang lengkap.

Sedangkan pada penelitian Asapa (2012) yang berjudul “Fasilitas *Park and Ride* Sebagai Bagian dari Pelayanan Kereta Api Perkotaan (Studi Kasus : Kereta Api Perkotaan Bandung)” bertujuan untuk mengkaji pengembangan fasilitas *park and ride* pada pelayanan angkutan kereta api perkotaan Bandung lintas Padalarang – Bandung – Cicalengka. Penelitian ini mengkaji potensi demand berdasarkan peluang pemanfaatan fasilitas *park and ride* bagi potensi pengguna. Peluang beralihnya responden potensi pengguna menjadi pengguna eksisting *park and ride* mencapai 81,5%, khususnya potensi pengguna yang memiliki karakteristik sama seperti karakteristik pengguna eksisting. Faktor yang mempengaruhi peluang berpindahnya pengguna kendaraan pribadi menjadi pengguna *park and ride* adalah tingkat pendidikan, ketersediaan parkir di pusat kota, jumlah kepemilikan kendaraan pribadi, dan kondisi pelayanan angkutan kereta api perkotaan Bandung.

## 2.5 Sintesa Pustaka

Berdasarkan hasil kajian teori dan literatur yang dilakukan, didapatkan hasil sintesa variabel terkait *park and ride* sebagai berikut :

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*



Tabel 2. 1 Hasil Sintesa Pustaka

Teori	Sumber	Pokok Bahasan	Variabel
Kriteria Penyediaan <i>park and ride</i>	O'Flaherty (2006)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Park and ride</i> dilengkapi dengan layanan angkutan umum dengan frekuensi tinggi</li> <li>• Tersedia moda angkutan umum dengan waktu tempuh yang cepat</li> <li>• Tarif parkir dan angkutan umum yang lebih rendah dibandingkan dengan saat berpergian dengan kendaraan pribadi</li> <li>• Tersedianya area parkir dengan kapasitas memadai dan akses yang mudah</li> <li>• Lokasi yang strategis</li> <li>• Dilengkapi dengan fasilitas yang memadai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapasitas parkir</li> <li>• Fasilitas pendukung</li> <li>• Layanan angkutan umum</li> <li>• Tarif parkir</li> <li>• Lokasi parkir</li> <li>• Moda angkutan umum</li> </ul>

Teori	Sumber	Pokok Bahasan	Variabel
	<p><i>The Scottish Transport Research Laboratory</i> (1999) dalam Ginn (2009)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tersedianya angkutan umum dengan frekuensi tinggi, kualitas yang baik, dan dapat diandalkan</li> <li>• <i>Park and ride</i> dapat memaksimalkan waktu perjalanan (<i>travel-time</i>)</li> <li>• Tarif parkir dan biaya yang dikeluarkan lebih rendah jika dibandingkan dengan parkir di pusat kota</li> <li>• Keamanan dan akses yang mudah</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tingkat keamanan</li> <li>• Tarif parkir</li> <li>• Jarak tempat parkir</li> <li>• Akses yang mudah</li> <li>• Layanan angkutan umum</li> <li>• Waktu perjalanan</li> </ul>

Teori	Sumber	Pokok Bahasan	Variabel
	Tumlin (2012)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pintu masuk dan keluar yang terpisah dari fasilitas lain</li> <li>• Tersedianya pedestrian dengan rute alternatif dan jarak yang tidak lebih dari 600 kaki</li> <li>• Dilengkapi dengan fasilitas seperti <i>shelter</i>, pencahayaan, dan pedestrian yang memiliki akses langsung menuju tempat perhentian angkutan umum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fasilitas pendukung</li> <li>• Aksesibilitas yang mudah</li> <li>• Jarak pedestrian</li> </ul>
	Jacksonville Transportation Authority (2009)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berlokasi minimal 16 km dari tempat tujuan akhir</li> <li>• Memiliki tingkat keamanan yang tinggi dan terhubung dengan fasilitas lainnya</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokasi parkir</li> <li>• Tingkat keamanan</li> <li>• Frekuensi angkutan umum</li> <li>• Tarif parkir</li> <li>• Aksesibilitas</li> </ul>

Teori	Sumber	Pokok Bahasan	Variabel
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memiliki frekuensi angkutan umum yang tinggi</li> <li>• Tarif parkir yang lebih rendah dibandingkan dengan di pusat kegiatan atau bahkan gratis.</li> <li>• Kemudahan aksesibilitas yang cepat dan nyaman bagi para komuter</li> </ul>	
Faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan <i>park and ride</i>	Anisa (2014)	Karakteristik perjalanan, karakteristik pelaku perjalanan, Ketersediaan moda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tujuan perjalanan</li> <li>• Waktu perjalanan</li> <li>• Panjang perjalanan</li> <li>• Ketersediaan kendaraan</li> <li>• Kepemilikan SIM</li> <li>• Struktur rumah tangga</li> <li>• Pendapatan</li> <li>• Jarak ke pusat bisnis distrik</li> </ul>

Teori	Sumber	Pokok Bahasan	Variabel
	Damanik (2006)	Karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik parkir	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarif angkutan umum</li> <li>• Waktu perjalanan</li> <li>• Usia</li> <li>• Tingkat pendapatan</li> </ul>
	Bos (2004)	Karakteristik sosial ekonomi, angkutan umum, perjalanan, dan karakteristik parkir	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Usia</li> <li>• Tingkat pendidikan</li> <li>• Jenis kelamin</li> <li>• Pendapatan</li> <li>• Ketersediaan ruang parkir</li> <li>• Tingkat kenyamanan</li> <li>• Kemudahan mendapatkan moda pendukung</li> <li>• Tarif parkir</li> <li>• Jumlah transfer</li> <li>• Tarif angkutan umum</li> <li>• Jenis moda</li> <li>• Tingkat keamanan</li> <li>• Tujuan perjalanan</li> <li>• Biaya perjalanan</li> </ul>

Teori	Sumber	Pokok Bahasan	Variabel
	Olaru, Smith, Xia & Lin (2014)	Karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Usia</li> <li>• Tingkat pendapatan</li> <li>• Jenis kelamin</li> <li>• Jadwal keberangkatan</li> <li>• Tingkat kemacetan</li> <li>• Moda akses</li> <li>• Fasilitas yang disediakan</li> </ul>
	Jacksonville Transportation Authority (2009)	Karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jenis kelamin</li> <li>• Tingkat pendapatan</li> <li>• Usia</li> <li>• Tujuan utama pergerakan</li> <li>• Lokasi tempat tinggal (asal)</li> <li>• Jarak perjalanan</li> </ul>

Teori	Sumber	Pokok Bahasan	Variabel
	Hole (2004) dalam Asapa (2012)	Karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jenis kelamin</li> <li>• Tingkat pendapatan</li> <li>• Tingkat pendidikan</li> <li>• Kendaraan yang dimiliki</li> <li>• Waktu tiba di tempat aktivitas</li> <li>• Lama perjalanan</li> <li>• Biaya perjalanan</li> </ul>
	Vincent & Hamilton (2007)	Karakteristik parkir	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Biaya parkir</li> <li>• Ketersediaan ruang parkir</li> <li>• Frekuensi penggunaan <i>park and ride</i></li> <li>• Kemudahan mendapatkan parkir</li> </ul>

Teori	Sumber	Pokok Bahasan	Variabel
	Abubakar (2011)	Karakteristik Parkir	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ketersediaan ruang parkir</li> <li>• Tingkat kenyamanan</li> <li>• Aksesibilitas yang mudah</li> <li>• Jarak tempat parkir</li> <li>• Tarif parkir</li> <li>• Keamanan</li> <li>• Tersedianya fasilitas ruang tunggu</li> </ul>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



Dari hasil sintesa tersebut maka didapatkan indikator dan variabel penelitian yang dapat dijelaskan seperti pada tabel berikut ini.

**Tabel 2. 2 Hasil Sintesa Indikator dan Variabel pada Penelitian**

Indikator	Variabel	Teori
Karakteristik perjalanan	Tujuan perjalanan dan maksud perjalanan	<i>Anisa (2014), Bos (2004), Hole (2004) dalam Asapa (2012), Jacksonville Transportation Authority (2009)</i>
	Waktu terjadinya perjalanan	
	Lama perjalanan	
	Biaya perjalanan	
	Panjang perjalanan	
	Moda pendukung	
Karakteristik sosial ekonomi	Usia	<i>Damanik (2006), Bos (2004), Olaru, Smith, Xia &amp; Lin (2014), Jacksonville Transportation Authority (2009)</i>
	Tingkat pendidikan	
	Tingkat pendapatan	
	Jenis kelamin	
	Pekerjaan	
Karakteristik Fasilitas <i>Park and Ride</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki	<i>Bos (2004), Damanik (2006), Vincent &amp; Hamilton (2007), Abubakar (2011)</i>
	Kondisi jalur pejalan kaki	
	Ketersediaan ruang parkir	
	Tingkat keamanan	
	Kenyamanan	
	Tarif parkir	
	Tarif angkutan umum	
	Layanan angkutan umum	
	Kemudahan mendapatkan moda pendukung	

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Pendekatan Penelitian**

Pendekatan penelitian yang digunakan merupakan pendekatan positivistik, dimana pendekatan ini merupakan pendekatan yang diorganisasikan untuk mengkombinasikan logika deduksi dengan observasi empiris yang tepat dari perilaku individu untuk menemukan dan mengkonfirmasi perilaku. Pendekatan ini pada dasarnya merupakan pendekatan kuantitatif (Neuman, 2003). Positivistik melahirkan pendekatan-pendekatan paradigma kuantitatif dalam penelitian sosial di mana objek penelitian dilihat memiliki keberaturan yang naturalistik, empiris, dan behavioristik, di mana semua objek penelitian harus dapat direduksi menjadi fakta yang dapat diamati (Bungin, 2006).

#### **3.2 Jenis Penelitian**

Jenis penelitian ini merupakan penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang bertujuan memberikan gambaran yang lebih detail mengenai suatu gejala atau fenomena (Priyono, 2016). Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan suatu objek atau kegiatan yang menjadi perhatian. Dalam penelitian deskriptif dibutuhkan sampel yang representatif (Darmawan, 2013).

#### **3.3 Variabel**

Variabel penelitian adalah faktor mendasar yang dihasilkan dari hasil sintesa tinjauan pustaka yang memiliki ukuran sehingga dapat ditentukan sifat penelitian ini adalah kuantitatif. Variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari seseorang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2009). Variabel pada penelitian merupakan hasil dari

sintesa pustaka pada bab sebelumnya. Indikator dan variabel dalam penelitian ini terdapat pada tabel berikut.

**Tabel 3. 1 Indikator, Variabel, dan Definisi Operasional Penelitian**

Indikator	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional
Karakteristik perjalanan	Tujuan perjalanan dan maksud perjalanan	-	Maksud perjalanan para komuter dan lokasi tujuan
	Waktu terjadinya perjalanan	-	Waktu komuter memulai perjalanan
	Lama perjalanan	Waktu menuju halte keberangkatan	Rata-rata travel time komuter dalam melakukan perjalanan
		Waktu perjalanan moda Transjakarta	
		Waktu menuju lokasi tujuan	
	Biaya perjalanan	Biaya bahan bakar kendaraan	Biaya yang dikeluarkan komuter untuk menuju tempat tujuan per perjalanan
		Biaya operasional kendaraan	
		Biaya untuk naik Transjakarta	
		Biaya parkir pada <i>park and ride</i>	
	Panjang perjalanan	Jarak menuju halte keberangkatan	Jarak komuter untuk sampai ke tempat tujuan

Indikator	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional
		Jarak tempuh Transjakarta	
		Jarak menuju lokasi tujuan	
	Moda pendukung	-	Moda transportasi pendukung untuk menuju tempat tujuan
Karakteristik sosial ekonomi	Usia	-	Usia komuter
	Tingkat pendidikan	-	Tingkat pendidikan terakhir komuter
	Tingkat pendapatan	-	Pendapatan perbulan komuter
	Jenis kelamin	-	Jenis kelamin komuter
	Jenis Pekerjaan	-	Jenis pekerjaan komuter
Karakteristik <i>Park and Ride</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki	-	Tersedianya jalur pejalan kaki bagi pengguna <i>park and ride</i> menuju halte bus
	Kondisi jalur pejalan kaki	-	Kondisi jalur pejalan kaki yang tersedia
	Ketersediaan ruang parkir	-	Tersedianya ruang parkir yang memadai dan kemudahan mendapatkan parkir di fasilitas <i>park and ride</i>
	Tingkat keamanan	-	Adanya jaminan keamanan berupa CCTV, pos keamanan, dan penerangan pada area parkir

Indikator	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional
	Kenyamanan	-	Ketersediaan ruang tunggu/ <i>shelter</i> , serta fasilitas penunjang lainnya bagi pengguna <i>park and ride</i>
	Tarif parkir	-	Biaya tarif yang dikeluarkan pengguna saat menggunakan <i>park and ride</i>
	Tarif angkutan umum	-	Biaya angkutan umum yang melayani pengguna <i>park and ride</i>
	Layanan angkutan umum	-	Memiliki frekuensi angkutan umum yang tinggi
	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	-	Tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*



### 3.4 Populasi dan Sample

#### 3.4.1 Populasi

Populasi adalah keseluruhan gejala atau satuan yang ingin diteliti (Priyono D. , 2016). Populasi dapat dikatakan sebagai serumpun atau kelompok objek yang menjadi sasaran penelitian (Bungin, 2006). Terdapat 2 (dua) jenis populasi dalam penelitian ini yaitu komuter yang berada di Kota Tangerang, tepatnya yang berada pada 38 kelurahan wilayah studi, dan fasilitas *park and ride* yang berada di Kota Tangerang. Populasi komuter di Kota Tangerang berjumlah 283.779 orang, dengan jumlah komuter pada 38 kelurahan berjumlah 94.665 orang.

#### 3.4.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi (Anshori & Iswati, 2009). Untuk menentukan sampel pada penelitian ini digunakan teknik *random sampling*. Teknik pengambilan sampel dengan *random sampling* memberikan kesempatan yang sama pada setiap elemen populasi untuk dipilih sebagai sampel. Dengan kesempatan yang sama ini penelitian dapat digunakan untuk mengestimasi populasi atau melakukan generalisasi terhadap hasil penelitian.

##### 3.4.2.1 Teknik *Proportionate Random Sampling*

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik *proportionate random sampling*. Pengambilan sampel dengan teknik ini dimaksudkan agar pengambilan sampel dilakukan dengan suatu penalaran logis yang diharapkan dalam setiap stratum dalam jumlah yang proporsional, diharapkan objektifitas hasil penelitian akan dapat dijaga. Jumlah sampel yang dibutuhkan untuk mewakili populasi dalam *proportional random sampling* yang dihitung dengan rumus Slovin dalam Darmawan (2013).

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana :

$n$  = Sampel

$N$  = Populasi

$e$  = Derajat kebebasan (%) derajat kebebasan yang digunakan dalam penelitian ini sebesar 7% atau 0,07

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah jumlah komuter yang berasal dari Kota Tangerang yang berjumlah 283.779 orang. Maka sampel untuk sasaran ini adalah sebagai berikut :

$$\begin{aligned} n &= \frac{94.665}{1 + 94.665(0.07)^2} \\ &= \frac{94.665}{464,86} \\ &= 204 \end{aligned}$$

Sehingga dapat diketahui bahwa jumlah sampel yang dibutuhkan untuk penelitian ini dibulatkan sebesar 204 sampel. Kemudian sampel tersebut dibagi dengan persen *share* dan di proporsikan di setiap kelurahan. Jumlah sampel dibagi lagi dengan persen *share* pengguna kendaraan pribadi di Kota Tangerangan 69% (141 sampel) dan pengguna Transjakarta di Kota Tangerang 31% (63 sampel). Pengguna kendaraan pribadi kemudian dibagi lagi dengan persen *share* pengguna kendaraan roda dua 82% (116 sampel) dan pengguna kendaraan roda empat 18% (25 sampel). Sedangkan untuk pengguna Transjakarta dibagi lagi dengan persen *share* pengguna *park and ride* motor 80% (52 sampel) dan pengguna *park and ride* mobil 20% (11 sampel). Hasil proporsi sampel dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel 3. 2 Sampel Pada Penelitian**

Kelurahan	Total Komuter Tahun 2014	Jumlah Sampel	Non Pengguna <i>Park and Ride</i>		Pengguna <i>Park and Ride</i>	
			Mobil	Motor	Mobil	Motor
Kelurahan Babakan	3077	7	1	4	0	2
Kelurahan Batu Ceper	1804	4	0	2	0	1
Kelurahan Batu Jaya	1801	4	0	2	0	1
Kelurahan Batusari	2327	5	1	3	0	1
Kelurahan Belendung	3419	7	1	4	1	2
Kelurahan Buaran Indah	4379	9	1	5	1	2
Kelurahan Cipete	2157	5	1	3	0	1
Kelurahan Cipondoh	3955	9	1	5	1	2
Kelurahan Cipondoh Indah	5315	11	1	6	1	3
Kelurahan Cipondoh Makmur	4957	11	1	6	1	2
Kelurahan Gerendeng	1223	3	0	1	0	1
Kelurahan Gondrong	3455	7	1	4	1	2
Kelurahan Jurumudi	3278	7	1	4	0	2
Kelurahan Jurumudi Baru	2819	6	1	3	0	2
Kelurahan Karang Anyar	1918	4	1	2	0	1
Kelurahan Karangsari	3664	8	1	4	1	2

Kelurahan	Total Komuter Tahun 2014	Jumlah Sampel	Non Pengguna <i>Park and Ride</i>		Pengguna <i>Park and Ride</i>	
			Mobil	Motor	Mobil	Motor
Kelurahan Karawaci	994	2	0	1	0	1
Kelurahan Kebun Besar	1883	4	1	2	0	1
Kelurahan Kelapa Indah	1710	4	0	2	0	1
Kelurahan Kenanga	2420	5	1	3	0	1
Kelurahan Ketapang	3449	7	1	4	1	2
Kelurahan Koang Jaya	1244	3	0	2	0	1
Kelurahan Mekarsari	1442	3	0	2	0	1
Kelurahan Norogtog	2671	6	1	3	0	1
Kelurahan Pajang	1102	2	0	1	0	1
Kelurahan Pasar Baru	584	1	0	1	0	0
Kelurahan Pekojan	1064	2	0	1	0	1
Kelurahan Poris Jaya	1611	3	0	2	0	1
Kelurahan Poris Plawad	2329	5	1	3	0	1
Kelurahan Poris Plawad Indah	3851	8	1	5	1	2
Kelurahan Poris Plawad Utara	3432	7	1	4	1	2
Kelurahan Porisgaga	2714	6	1	3	0	1
Kelurahan Porisgaga Baru	1598	3	1	2	0	1

Kelurahan	Total Komuter Tahun 2014	Jumlah Sampel	Non Pengguna Park and Ride		Pengguna Park and Ride	
			Mobil	Motor	Mobil	Motor
Kelurahan Suka Asih	610	1	0	1	0	0
Kelurahan Sukajadi	1064	2	0	1	0	1
Kelurahan Sukarasa	695	1	0	1	0	0
Kelurahan Sukasari	2942	6	1	4	0	2
Kelurahan Tanah Tinggi	5696	12	2	7	1	3
<b>Jumlah</b>		<b>204</b>	<b>26</b>	<b>115</b>	<b>11</b>	<b>52</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

### 3.5 Metode Penelitian

#### 3.5.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dilakukan dengan dua cara yaitu pengumpulan data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer diperoleh melalui pengamatan atau observasi, dan kuesioner. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan survei instansi atau lembaga. Secara keseluruhan tahap pengumpulan data meliputi variabel, dan teknik pengumpulan data dapat dilihat pada tabel 3.3 dan tabel 3.4.

##### A. Pengumpulan Data Primer

Survei primer dalam penelitian ini adalah pengumpulan data dengan melakukan pengamatan secara langsung (observasi lapangan), dan kuesioner. Survei primer yang dilakukan bertujuan untuk mendapatkan gambaran kondisi lingkungan dan perubahan-perubahan/ yang terjadi melalui pengamatan suatu fakta menggunakan indera. Survei data primer pada penelitian ini terdiri atas :

- Observasi

Observasi dilakukan dengan datang langsung ke lokasi penelitian dengan mengamati kondisi eksisting layanan *park*

*and ride*. Dalam observasi ini, dilakukan pula dokumentasi untuk mencitrakan kondisi eksisting wilayah penelitian.

- Kuisisioner

Kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner terstruktur kepada para responden dan digunakan untuk mendapatkan karakteristik pergerakan komuter, persepsi pelaku pergerakan terhadap layanan *park and ride* dan preferensi pelaku pergerakan terhadap layanan *park and ride*.

**Tabel 3. 3 Teknik Pengumpulan Data Primer**

No	Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber Data
1	Karakteristik pergerakan komuter ditinjau dari karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik perjalanan	Kuesioner	Komuter yang berada di Kota Tangerang
2	Karakteristik fasilitas <i>park and ride</i> menurut persepsi pelaku pergerakan	Kuesioner	Komuter yang berada di Kota Tangerang
3	Kondisi eksisting fasilitas <i>park and ride</i> di Kota Tangerang	Observasi Lapangan	Fasilitas parkir yang tersedia di Terminal Poris Plawad
4	Kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas <i>park and ride</i>	Observasi Lapangan	Fasilitas parkir yang tersedia di Terminal Poris Plawad

*Sumber : Penulis, 2017*

## B. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara.

Data sekunder umumnya berupa bukti, catatan atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip yang dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan. Pengumpulan data sekunder terdiri atas survei instansi. Survei instansi dilakukan untuk mengumpulkan data-data yang diperlukan seperti data sekunder atau data-data yang bersifat pelengkap. Pada penelitian ini survei instansi dilakukan pada instansional yang memiliki relevansi dengan pembahasan seperti Dinas Perhubungan Kota Tangerang.

**Tabel 3. 4 Tahap Pengumpulan Data Sekunder**

No	Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber Data
1	Jumlah pengguna <i>park and ride</i>	Survei instansi	Dinas Perhubungan Kota Tangerang
2	Jumlah komuter di Kota Tangerang	Survei instansi	Dinas Perhubungan Kota Tangerang
3	Kapasitas/volume parkir di Terminal Poris Plawad	Survei instansi	Dinas Perhubungan Kota Tangerang
4	Tarif parkir dan angkutan umum Transjakarta	Survei instansi	Dinas Perhubungan Kota Tangerang
6	Layanan angkutan umum ditinjau dari jumlah angkutan dan frekuensi Transjakarta yang beroperasi di Kota Tangerang	Survei instansi	Dinas Perhubungan Kota Tangerang

*Sumber : Penulis, 2017*

### **3.5.2 Metode Analisis**

#### **3.5.2.1 Menganalisis Karakteristik Pergerakan Komuter di Kota Tangerang**

Analisis karakteristik pergerakan bertujuan untuk melihat bagaimana karakteristik pergerakan komuter baik dari segi karakteristik perjalanan, dan karakteristik sosial ekonominya. Untuk menganalisis karakteristik pergerakan digunakan analisa statistik deskriptif. Statistik deskriptif sangat berkaitan dengan penerapan metode statistik untuk mengumpulkan, mengolah, menyajikan, dan menganalisis data kuantitatif secara deskriptif. Obyek yang diteliti pada sasaran ini adalah karakteristik pergerakan komuter. Untuk mendeskripsikan gambaran obyek ini digunakan variabel penelitian berupa jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, tingkat pendapatan, tujuan dan maksud perjalanan, waktu terjadinya perjalanan, lama perjalanan, biaya perjalanan, panjang perjalanan, dan moda pendukung yang tersedia.

#### **3.5.2.2 Menganalisis Karakteristik Fasilitas *Park and Ride* di Kota Tangerang**

Analisa yang digunakan untuk menganalisis karakteristik fasilitas *park and ride* menggunakan statistika deskriptif. Analisis statistik deskriptif merupakan teknik analisis yang digunakan untuk menganalisis dengan mendeskripsikan data yang diperoleh sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Metode analisis ini digunakan untuk mengetahui karakteristik fasilitas *park and ride* berdasarkan persepsi pelaku pergerakan dengan variabel yang digunakan adalah ketersediaan ruang parkir, ketersediaan jalur pejalan kaki, kondisi jalur pejalan kaki, jaminan keamanan, tingkat kenyamanan, tingkat layanan angkutan yang melayani pengguna *park and ride*, dan kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan.



### 3.5.2.3 Menganalisis Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Fasilitas *Park and Ride*

Untuk menganalisis preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas *park and ride* digunakan analisis *revealed preference*. Teknik *revealed preference* (RP) menganalisa pilihan masyarakat menggunakan asumsi implisit terhadap faktor yang mempengaruhi suatu pemilihan. *Revealed preference* diperoleh dari pengamatan terhadap perilaku aktual atau laporan-laporan perilaku pada masa lampau. Teknik analisa ini mencatat keputusan pilihan perjalanan yang aktual termasuk indikator-indikator dari semua komponen yang mendasari keputusan yang diambil. Asumsi kunci metode ini adalah responden harus memiliki sistem preferensi yang konsisten (Dewanti, 1999 dalam Zayu, 2012). *Revealed preference* sangat berhubungan dengan pilihan dan perilaku yang sebenarnya dalam transportasi yang nyata.

Analisa ini menggunakan kuesioner yang menanyakan kepada responden mengenai hal-hal yang sudah nyata terkait fasilitas *park and ride*. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini antara lain ketersediaan ruang parkir, ketersediaan jalur pejalan kaki, kondisi jalur pejalan kaki, jaminan keamanan, tingkat kenyamanan, tingkat layanan angkutan yang melayani pengguna *park and ride*, kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan, tarif parkir, dan tarif angkutan yang melayani pengguna *park and ride*.

### 3.5.2.4 Menganalisis Peluang Penggunaan Fasilitas *Park and Ride* di Kota Tangerang

Untuk menganalisis peluang penggunaan fasilitas *park and ride* digunakan melalui regresi logistik biner. Analisis ini digunakan untuk memprediksi kemungkinan (probabilitas) beralihnya non pengguna menjadi pengguna fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang dengan variabel respon bertipe *categorical* dua pilihan. Regresi logistik biner menggunakan variabel dependen dengan dua kemungkinan yaitu penggunaan kendaraan pribadi dari asal ke tempat aktivitas langsung, atau penggunaan kendaraan pribadi ke fasilitas *park and ride* di terminal dan melanjutkan

perjalanan ke tempat tujuan dengan menggunakan layanan angkutan Transjakarta.

Regresi logistik biner menghitung peluang penggunaan fasilitas *park and ride* dengan rentang kemungkinan 0 – 1. Model ini akan membentuk variabel dependen/respon yang merupakan kombinasi linier dari variabel independen. Nilai variabel dependen ini kemudian ditransformasukan menjadi probabilitas dengan fungsi logit.

Analisis akan menggunakan *software SPSS (Statistical Package for Social Science)*. SPSS merupakan program aplikasi yang memiliki kemampuan analisis statistik cukup tinggi. Dalam analisa regresi terdapat beberapa metode yang dapat digunakan. Pada penelitian ini metode yang digunakan adalah metode *backward LR*. Metode *backward* adalah metode dengan memasukkan semua variabel independen, kemudian mengeliminasi satu persatu hingga tersisa variabel independen yang signifikan saja. Eliminasi didasarkan pada variabel independen yang memiliki nilai sig F di atas 0,1. Variabel independen pertama yang dieliminasi merupakan variabel yang memiliki pengaruh paling kecil terhadap variabel dependen. Bentuk umum dari regresi logistik biner adalah sebagai berikut:

$$Y = \ln \left[ \frac{p}{1-p} \right] = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \dots + \beta_n X_n$$

$$p = \frac{1}{1 + e^{-(\beta_0 + \beta_1 X_1 + \dots + \beta_n X_n)}}$$

Dimana :

$\ln$  : Logaritma natural

$p$  : Peluang pengguna *park and ride*

$1-p$  : Peluang non pengguna *park and ride*

$\beta_0$  : Konstanta

$\beta_n$  : Koefisien variabel X ke n

$X_n$  : Variabel independen/prediktor ke n

$e$  : Bilangan Napier

Untuk menguji kesesuaian model dilakukan dengan beberapa uji sebagai berikut :

A. Estimasi Parameter dengan Metode *Maximum Likelihood*

Prinsip dari *maximum likelihood* ini adalah parameter populasi diestimasi dengan cara memaksimumkan kemungkinan (*likelihood*) dari data observasi. Pada uji ini berfungsi untuk melihat apakah model dengan memasukkan variabel independen fit dengan data. Estimator yang diperoleh disebut dengan *Maximum Likelihood Estimator* (MLE). Estimasi ini dipecahkan dengan proses iterasi karena regresi logistik bersifat tidak linier.

B. *Overall Test*

Uji ini berfungsi untuk melihat apakah terdapat variabel yang berpengaruh terhadap model atau tidak dengan melihat nilai signifikansi dari *Omnibus Test of Model Coefficients*. Jika nilai model signifikansi model dibawah 0,05 maka artinya model dinyatakan signifikan dengan terdapat variabel berpengaruh.

C. *Partial Test*

Uji ini digunakan untuk menguji signifikansi nilai parameter melalui Uji Statistik *Wald*. Hasil pengujian secara parsial akan menunjukkan apakah suatu variabel independen layak untuk masuk ke dalam model.

D. *Goodness of Fit Test*

Menguji kebaikan/kelayakan model dengan membandingkan nilai Chi-Square hitung dengan Chi-Square tabel, atau menggunakan nilai *p value* untuk menilai signifikansi model. Pengujian ini menggunakan Uji *Hosmer Lemeshow*.

E. Melihat Pengaruh Variabel Independen Terhadap Variabel Dependen

Untuk melihat kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen, digunakan nilai *Cox & Snell R* dan *Nagelkerke R Square*. Nilai-nilai tersebut disebut juga dengan *Pseudo R-Square*.

F. *Ketepatan Klasifikasi*

Ketepatan klasifikasi menunjukkan seberapa besar model yang dihasilkan mampu memprediksi kejadian sesungguhnya.

Setelah diketahui nilai probabilitas berdasarkan variabel-variabel yang telah dipilih, selanjutnya dilakukan simulasi atau estimasi guna mengetahui tingkat peluang penggunaan fasilitas *park and ride* jika terdapat beberapa nilai variabel yang dikurangi atau ditambah.

### 3.6 Tahapan Penelitian

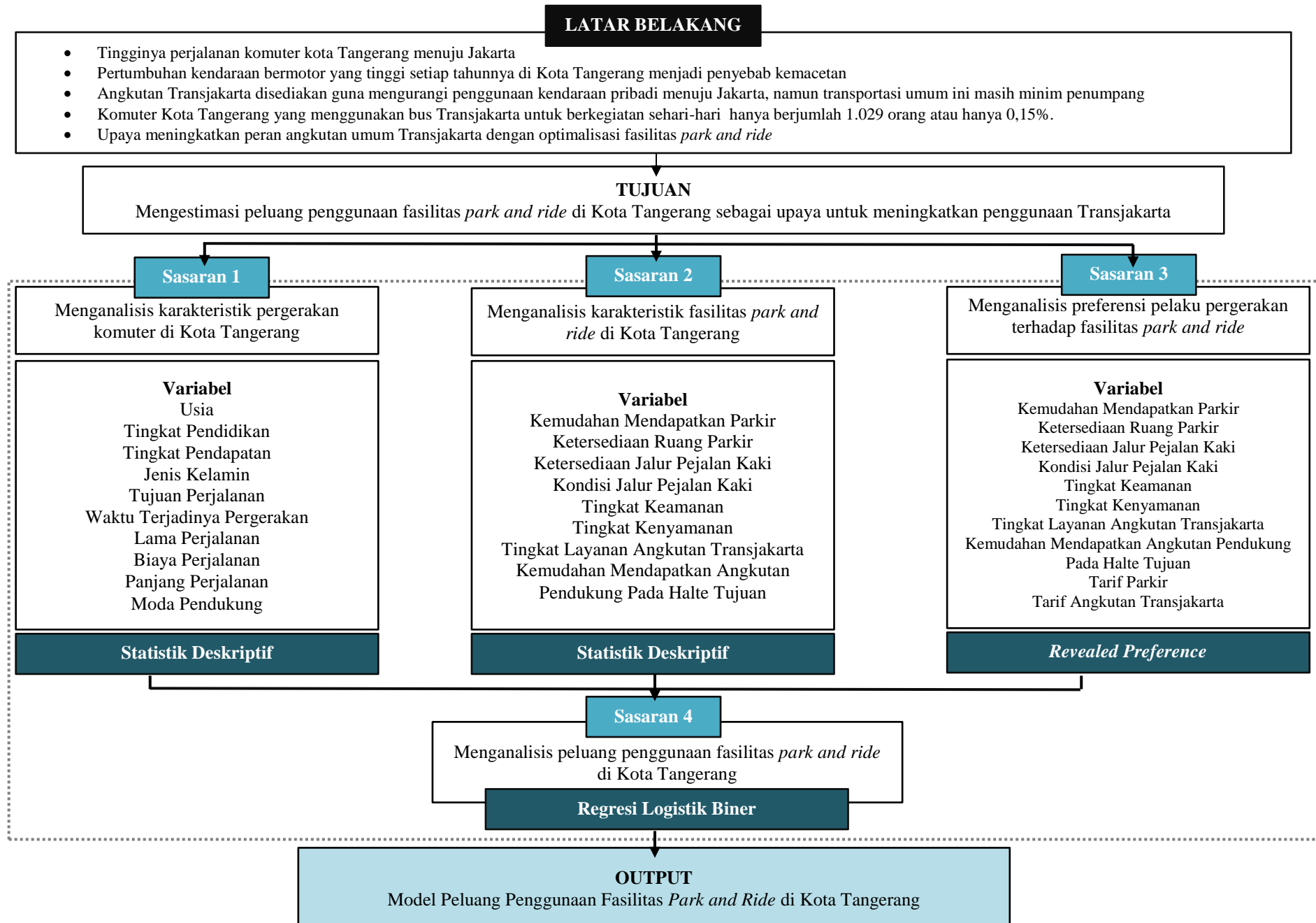
- Perumusan Masalah  
Perumusan masalah penelitian ini adalah tahap pertama dalam melakukan penelitian ini, yaitu merumuskan masalah yang akan diteliti. Tahap ini merupakan tahap yang paling penting dalam penelitian, karena semua jalannya penelitian akan dituntun oleh perumusan masalah. Rumusan masalah pada penelitian ini adalah bagaimana peluang penggunaan fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang?
- Studi Literatur  
Tahapan kedua adalah studi literatur, yaitu mempelajari buku-buku referensi dan hasil penelitian sejenis sebelumnya yang pernah dilakukan oleh orang lain. Tujuannya ialah untuk mendapatkan landasan teori mengenai masalah yang akan diteliti. Teori yang digunakan pada penelitian ini adalah teori sistem transportasi makro, Transport Demand Management (TDM), dan *Park and Ride*.
- Pengumpulan Data  
Tahapan ketiga adalah pengumpulan berbagai data dan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini. Proses pengumpulan data ini dilakukan mengacu pada prosedur penggalan data yang telah dirumuskan.
- Analisis  
Setelah memperoleh data-data yang dibutuhkan dalam penelitian ini, tahap selanjutnya adalah melakukan

analisis. Pada tahap ini peneliti menggunakan teknik analisis statistik deskriptif, teknik analisis *revealed preference*, dan regresi logistik biner.

- Penarikan Kesimpulan

Tahap terakhir dalam penelitian ialah penarikan kesimpulan dan membuat laporan mengenai hasil penelitian secara tertulis. Pada tahap ini peneliti mengharapkan tujuan penelitian bisa tercapai. Hasil dari penelitian ini adalah model peluang penggunaan fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang.

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*



Gambar 3. 1 Tahapan Penelitian

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*



## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

##### 4.1.1 Wilayah Administratif Kota Tangerang

Kota Tangerang secara geografis terletak pada posisi  $106^{\circ}36'$  sampai dengan  $106^{\circ}42'$  Bujur Timur dan  $6^{\circ}6'$  sampai dengan  $6^{\circ}13'$  lintang selatan, dengan luas wilayah 181,818 km<sup>2</sup>. Batas-batas wilayah Kota Tangerang meliputi :

- Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Tangerang
- Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Tangerang dan Kota Tangerang Selatan
- Sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Tangerang
- Sebelah timur berbatasan dengan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta

**Tabel 4. 1 Luas Daerah menurut Kecamatan di Kota Tangerang**

No	Kecamatan	Luas (km <sup>2</sup> )	Persentase Terhadap Luas Kota Tangerang
1	Ciledug	8,77	5,33
2	Larangan	9,40	5,71
3	Karang Tengah	10,47	6,36
4	Cipondoh	17,91	10,88
5	Pinang	21,59	13,12
6	Tangerang	15,79	9,60
7	Karawaci	13,48	8,19
8	Jatiuwung	14,41	8,76
9	Cibodas	9,61	5,84
10	Periuk	9,54	5,80
11	Batuceper	11,58	7,04
12	Neglasari	16,08	9,77
13	Benda	5,92	3,60

*Sumber : BPS Kota Tangerang, 2016*

Lingkup wilayah penelitian adalah 38 kelurahan. Luas wilayah 38 kelurahan yang termasuk dalam wilayah studi dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

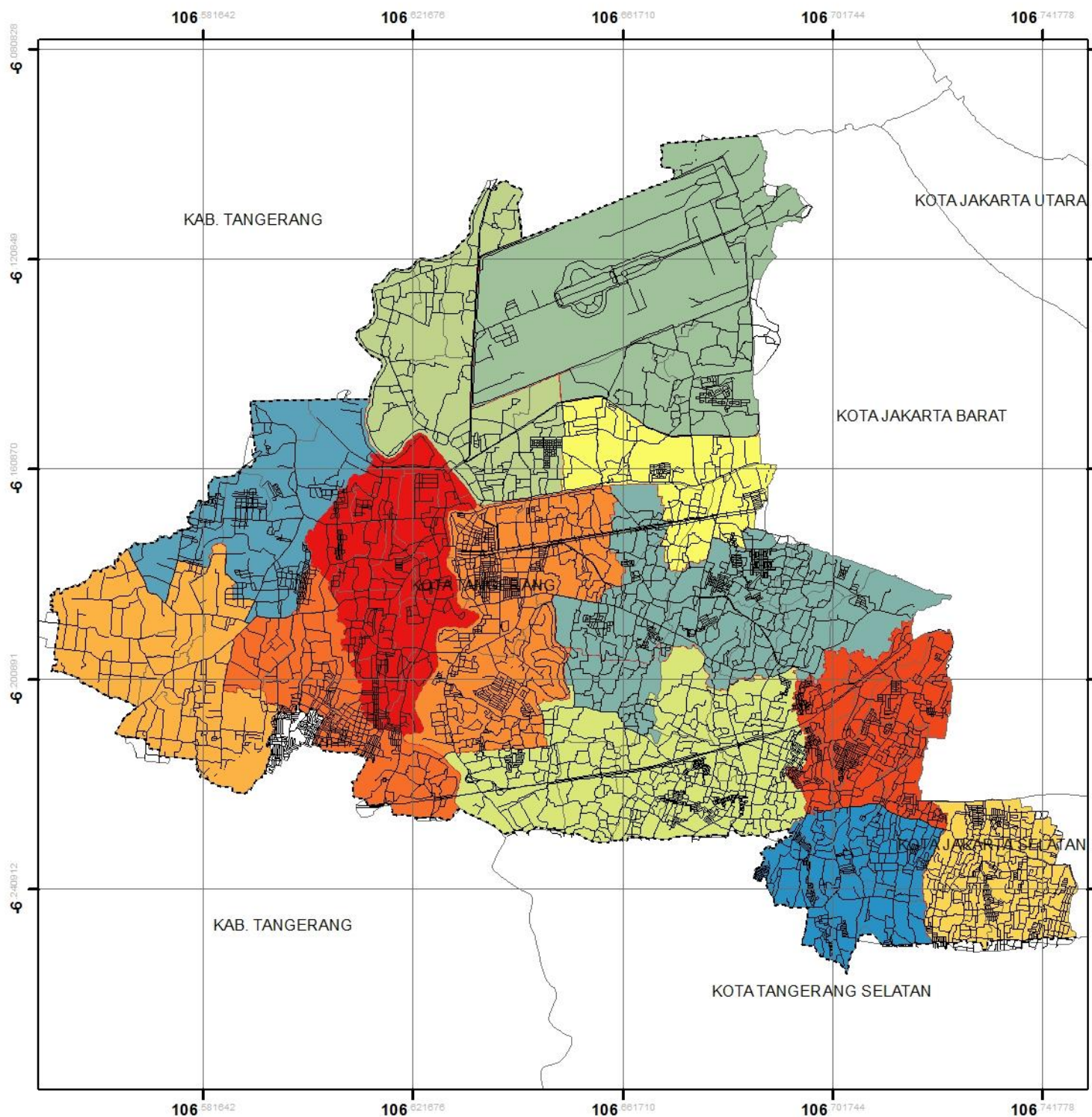
**Tabel 4. 2 Luas Wilayah Studi**

No	Kelurahan	Kecamatan	Luas (km <sup>2</sup> )
1	Kelurahan Porisgaga	Batuceper	1,17
2	Kelurahan Poris Jaya	Batuceper	1,02
3	Kelurahan Porisgaga Baru	Batuceper	1,01
4	Kelurahan Kebun Besar	Batuceper	1,18
5	Kelurahan Batu Ceper	Batuceper	1,38
6	Kelurahan Batu Jaya	Batuceper	1,42
7	Kelurahan Batusari	Batuceper	1,31
8	Kelurahan Jurumudi Baru	Benda	2,05
9	Kelurahan Jurumudi	Benda	2,32
10	Kelurahan Belendung	Benda	2,62
11	Kelurahan Pajang	Benda	0,4
12	Kelurahan Ketapang	Cipondoh	2,98
13	Kelurahan Gondrong	Cipondoh	3,1
14	Kelurahan Cipondoh	Cipondoh	3,08
15	Kelurahan Kenanga	Cipondoh	3,23
16	Kelurahan Poris Plawad	Cipondoh	3,72
17	Kelurahan Poris Plawad Utara	Cipondoh	2,91
18	Kelurahan Cipondoh Makmur	Cipondoh	3,02
19	Kelurahan Poris Plawad Indah	Cipondoh	2,99
20	Kelurahan Cipondoh Indah	Cipondoh	3,05
21	Kelurahan Koang Jaya	Karawaci	0,16
22	Kelurahan Pasar Baru	Karawaci	0,6
23	Kelurahan Gerendeng	Karawaci	0,64
24	Kelurahan Karawaci	Karawaci	1,65
25	Kelurahan Sukajadi	Karawaci	0,57
26	Kelurahan Karangsari	Neglasari	1,9
27	Kelurahan Mekarsari	Neglasari	1,54
28	Kelurahan Karang Anyar	Neglasari	3,29
29	Kelurahan Norogtog	Pinang	1,85
30	Kelurahan Pekojan	Pinang	1,68
31	Kelurahan Cipete	Pinang	2,17

No	Kelurahan	Kecamatan	Luas (km <sup>2</sup> )
32	Kelurahan Suka Asih	Tangerang	0,48
33	Kelurahan Tanah Tinggi	Tangerang	1,8
34	Kelurahan Buaran Indah	Tangerang	1,6
35	Kelurahan Sukarasa	Tangerang	0,96
36	Kelurahan Sukasari	Tangerang	1,87
37	Kelurahan Babakan	Tangerang	1,85
38	Kelurahan Kelapa Indah	Tangerang	1,8
<b>Total</b>			<b>70,37</b>

*Sumber : BPS Kota Tangerang, 2016*

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH & KOTA  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

## JUDUL PETA

Peta Administrasi Kota  
Tangerang

## LEGENDA

— jaringan_jalan	<b>KECAMATAN</b>	
—+— rel-ka	Batuceper	Karawaci
- - - Batas Kecamatan	Benda	Larangan
- - - Batas Kodya	Cibodas	Neglasari
	Ciledug	Periuk
	Cipondoh	Pinang
	Jatiwang	Tangerang
	Karang Tengah	

## INSET PETA



## KETERANGAN



Sumber : Bappeda Kota Tangerang

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

#### 4.1.2 Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk

Jumlah penduduk di Kota Tangerang setiap tahunnya bertambah, pada tahun 2015 penduduk Kota Tangerang mencapai 2.047.105 jiwa, dengan kepadatan penduduk 12.441 jiwa/km<sup>2</sup>.

**Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk Kota Tangerang Tahun 2015**

No	Kecamatan	Penduduk		Jumlah	Kepadatan (jiwa/km <sup>2</sup> )
		Laki-laki	Perempuan		
1	Ciledug	91.863	87.961	179.824	20.504
2	Larangan	96.597	93.358	189.955	20.208
3	Karang Tengah	67.970	66.619	134.589	12.855
4	Cipondoh	138.861	135.340	274.201	15.310
5	Pinang	97.614	94.447	192.061	8.896
6	Tangerang	88.826	83.839	172.665	10.935
7	Karawaci	89.852	89.137	178.989	13.278
8	Jatiuwung	64.247	57.246	121.493	8.431
9	Cibodas	76.307	75.508	151.815	15.798
10	Periuk	73.135	69.776	142.911	14.980
11	Batuceper	51.150	47.957	99.107	8.558
12	Neglasari	59.025	54.694	113.719	7.072
13	Benda	49.666	46.110	95.776	16.178
<b>Jumlah</b>		<b>1.045.113</b>	<b>1.001.992</b>	<b>2.047.105</b>	<b>12.441</b>

*Sumber : BPS Kota Tangerang, 2016*

Sedangkan jumlah penduduk pada 38 Kelurahan yang termasuk wilayah studi mencapai 628.813 jiwa pada tahun 2015, dan kepadatan penduduk sebesar 9.703 jiwa/km<sup>2</sup>.

**Tabel 4. 4 Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Wilayah Studi**

No	Kelurahan	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Kepadatan (jiwa/km <sup>2</sup> )
1	Kelurahan Porisgaga	Batuceper	19.581	16.736
2	Kelurahan Poris Jaya	Batuceper	11.621	11.393

No	Kelurahan	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Kepadatan (jiwa/km <sup>2</sup> )
3	Kelurahan Porisgaga Baru	Batuceper	11.529	11.415
4	Kelurahan Kebun Besar	Batuceper	13.587	11.514
5	Kelurahan Batu Ceper	Batuceper	13.013	9.430
6	Kelurahan Batu Jaya	Batuceper	12.990	9.148
7	Kelurahan Batusari	Batuceper	16.786	12.814
8	Kelurahan Jurumudi Baru	Benda	20.338	9.921
9	Kelurahan Jurumudi	Benda	23.644	10.191
10	Kelurahan Belendung	Benda	24.667	9.415
11	Kelurahan Pajang	Benda	7.950	19.875
12	Kelurahan Ketapang	Cipondoh	24.882	8.350
13	Kelurahan Gondrong	Cipondoh	24.920	8.039
14	Kelurahan Cipondoh	Cipondoh	28.531	9.263
15	Kelurahan Kenanga	Cipondoh	17.460	5.406
16	Kelurahan Poris Plawad	Cipondoh	16.800	4.516
17	Kelurahan Poris Plawad Utara	Cipondoh	24.759	8.508
18	Kelurahan Cipondoh Makmur	Cipondoh	35.757	11.840
19	Kelurahan Poris Plawad Indah	Cipondoh	27.782	9.292



No	Kelurahan	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Kepadatan (jiwa/km <sup>2</sup> )
20	Kelurahan Cipondoh Indah	Cipondoh	38.343	12.571
21	Kelurahan Koang Jaya	Karawaci	8.973	56.081
22	Kelurahan Pasar Baru	Karawaci	4.214	7.023
23	Kelurahan Gerendeng	Karawaci	8.820	13.781
24	Kelurahan Karawaci	Karawaci	7.173	4.347
25	Kelurahan Sukajadi	Karawaci	7.679	13.472
26	Kelurahan Karangsari	Neglasari	26.429	13.910
27	Kelurahan Mekarsari	Neglasari	10.401	6.754
28	Kelurahan Karang Anyar	Neglasari	13.836	4.205
29	Kelurahan Norogtog	Pinang	19.268	10.415
30	Kelurahan Pekojan	Pinang	7.672	4.567
31	Kelurahan Cipete	Pinang	15.561	7.171
32	Kelurahan Suka Asih	Tangerang	4.397	9.160
33	Kelurahan Tanah Tinggi	Tangerang	41.092	22.829
34	Kelurahan Buaran Indah	Tangerang	31.587	19.742
35	Kelurahan Sukarasa	Tangerang	5.016	5.225
36	Kelurahan Sukasari	Tangerang	21.222	11.349
37	Kelurahan Babakan	Tangerang	22.198	11.999

No	Kelurahan	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Kepadatan (jiwa/km <sup>2</sup> )
38	Kelurahan Kelapa Indah	Tangerang	12.335	6.853
<b>Total</b>			<b>682.813</b>	<b>9.703</b>

*Sumber : BPS Kota Tangerang, 2016*

### **4.1.3 Karakteristik Pelayanan Transportasi**

#### **4.1.4.1 Karakteristik Pelayanan Transjakarta di Kota Tangerang**

Transjakarta merupakan salah satu moda transportasi yang melayani pergerakan komuter di Kota Tangerang. Pelayanan operasional moda Transjakarta dimulai pada pukul 6.00 sampai pukul 23.00 dengan interval keberangkatan setiap 20 menit.

Bus Transjakarta memiliki fasilitas tempat duduk, AC dan dilengkapi fasilitas keamanan berupa CCTV. Tarif bus Transjakarta di Kota Tangerang adalah sebesar Rp 3.500. Layanan bus Transjakarta yang melayani pergerakan masyarakat Kota Tangerang memiliki 2 trayek yaitu, rute Poris Plawad – Pasar Baru yang terintegrasi dengan koridor Transjakarta 9, 8A, 7B, dan 2, serta rute Poris Plawad – Bundaran Senayan yang terintegrasi dengan koridor Transjakarta 9 dan 1. Transjakarta pada koridor Tangerang – Pasar Baru setiap bulannya dapat mengangkut penumpang hingga 31.584 orang, dan koridor Tangerang – Bundaran Senayan setiap bulannya dapat mengangkut penumpang hingga 74.810 orang.



**Gambar 4. 2 Bus Transjakarta di Kota Tangerang**

*Sumber : Survei Primer, 2017*



**Gambar 4. 3 Rute Transjakarta dari Kota Tangerang**

*Sumber : transjakarta.co.id*

#### **4.1.4.2 Jaringan Transportasi yang Tersedia pada Halte Tujuan**

Halte tujuan bus Transjakarta pada rute Poris Plawad – Pasar Baru memiliki 8 halte tujuan yaitu Halte Podomoro City,

Halte Grogol 2, Halte Tomang Mandala, Halte RS Tarakan, Halte Petojo, Halte Pecenongan (Koridor 8A), Halte Juanda, dan Halte Pasar Baru (Koridor 3). Sedangkan halte tujuan pada rute Poris Plawad – Bundaran Senayan memiliki 6 halte yaitu Halte RS Harapan Kita, Halte Slipi Kemayoran, Halte Slipi Petamburan, Halte Senayan JCC (Koridor 9), Halte Gelora Bung Karno, dan Halte Bundaran Senayan (Koridor 1). Pada halte tujuan tersedia berbagai macam jenis angkutan umum seperti kopaja, bus patas (cepat dan terbatas), DAMRI, dan lain-lain.

### 1. Halte Podomoro City

Halte Podomoro City merupakan halte yang berlokasi di Jalan Letjen S. Parman Jakarta Barat. Halte ini berada di Koridor 8 Transjakarta. Halte ini terintegrasi dengan 1 angkutan umum, 6 angkutan berjenis bus sedang, dan 14 angkutan berjenis bus besar. Berikut daftar rute angkutan yang tersedia di sekitar Halte Podomoro City.

**Tabel 4. 5 Angkutan yang Tersedia di Sekitar Halte Podomoro City**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	B80	Bus Sedang	Terminal Kalideres - pesing - Daan Mogot - Tubagus Angke - Jembatan V - Roxy - Kiai Tapa - Terminal Grogol
2	B02	KWK	Terminal Kota - TB. Angke - Posing - Cengkareng - Warung Gantung
3	B83	Bus Sedang	Terminal Grogol - Jl. Latumeten - Jembatan II - Jembatan III - Teluk Gong - Kapuk
4	B86	Bus Sedang	Terminal Lebak Bulus – Metro Pondok Indah – Pondok Indah Mall – Sultan Iskandar Muda – Gandaria City – Kebayoran Lama – Simprug – Palmerah – Slipi – S. Parman – Mal Taman Anggrek – Central Park Mall – Mal Ciputra Jakarta – Stasiun Jakarta Kota – Terminal Kota Lama

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
5	B88	Bus Sedang	Terminal Kalideres – Daan Mogot – Pesing – Tubagus Angke – Jembatan Dua – Jembatan Tiga – Emporium Pluit Mall – Muara Karang Raya – Terminal Muara Angke
6	B95	Bus Sedang	Tanah Abang - Jatibaru - Cideng Barat - Jl. Musi - Tomang Raya - Jend. S Parman - Daan Mogot - Kali Deres - Rawa Lele - Rawa Bokor
7	AC11	Bus Besar	Terminal Rawamangun - Rumah Sakit Persahabatan - Jl Pemuda - Jl Pramuka - Jl Diponogoro - Jl Imam bonjol - Jl Sudirman - Semanggi - Terminal grogol
8	P54	Bus Besar	Term Grogol - Jl S Parman - Jl Gatot Subroto - Pancoran - Jl Raya Pasaar Minggu - Jl Raya Lt Agung - Jl Margonda Raya - Term Depok
9	213	Bus Besar	Terminal Grogol - Jl. S. Parman - Jl. Gatoto Subroto - Jl. Semanggi - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Imam Bonjol - Jl. Diponogoro - Jl. Matraman Raya - Jl. Jatinegara Tmr - Terminal Kp. Melayu
10	AC29	Bus Besar	Terminal kalideres - Raya Daan Mogot - S Parman - Tol Dalam Kota - Tol Cikampek - Terminal Bekasi
11	AC49	Bus Besar	Terminal Tg Priok - Enggano - Yos Sudarso - Berputar Di Podomoro - Msk Pnt Tol Dalam Kota - Tol Pelabuhan - Turun Pintu Tol Slipi - S Parman - Gt.Subroto - Semanggi - Sudirman - S.Mangaraja - P Polim - Terminal Blok M
12	AC33	Bus Besar	Terminal Grogol - Jl. Kyai Tapa - TJJ. Cideng Tmr - Jl. K Caringin - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol K Jeruk - Tol Jkt/ Tgr - Kel Tol Islamic - Perum Karawaci - Tangerang

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
13	AC81	Bus Besar	Term Kl Deres - Raya Daan Mogot - S Parman - Gt Subroto - Raya Ps Minggu - Lenteng Agung - Margonda Raya - Term Depok
14	P55	Bus Sedang	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Bogor Raya - Jalan Pondok Gede Raya - Gerbang Tol Ramp Taman Mini 2 - Jalan Tol Jagorawi - Gerbang Tol Cililitan - Jalan Mayjen Sutoyo - Jalan MT Haryono - Jalan Jend. Gatot Subroto - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Kyai Tapa - Terminal Grogol
15	AC02	Bus Besar	Terminal Kp. Rambutan - Tb Simatupang - Tol Jagorawi - Tol Dalam Kota - Kel Tol Slipi - S.Parman - Daan Mogot - Term Kl Deres
16	AC02A	Bus Besar	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Gedong Timur - Gerbang Tol Dukuh - Jalan Tol Jagorawi - Jalan Tol Dalam Kota - Jalan Jend. Gatot Subroto - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Daan Mogot - Terminal Kalideres
17	AC125	Bus Besar	Terminal Kalideres - Jl. Daan Mogot - Jl. S Parman - Masuk Pintu Tol - Tomang - Masuk Pintu Tol - Cikampek - Tol Cikampek - Terminal Cikarang
18	P7	Bus Besar	Terminal Pulo Gadung - Perintis Kemerdekaan - Jl Suprpto - Jl Tanah Tinggi Barat - Jl . Benyamin S - Masuk Toll PRJK - Toll Dalam Kota - Keluar Toll Jembatan 3 - Jl . Latumenten - Jl . Kyai Tapa - Terminal Grogol
19	P49	Bus Besar	Terminal Kalideres - Daan Mogot - S Parman - Tol Cawang/Grg - Tol Cawang/Ckp - Terminal Bekasi
20	AC120	Bus Besar	Terminal Tanjung Priok - Jl Enggano - Jl. Yos Sudarso - Jl. Ahmad Yani - Pintu

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
			Tol P Mas - Tol Wiyono W - Keluar Penas - DI Panjaitan - Jl. Gatot Subroto - Jl. Sisingamangaraja - Terminal Blok M
21	P104	Bus Besar	Terminal Grogol - Jl. S Parman - Tomang - Tol Kebon Jeruk - karawaci - Perumnas I-II-III - Tangerang

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

## 2. Halte Grogol 2

Halte Grogol 2 merupakan halte yang berlokasi di Jalan Letjen S.Parman Jakarta Barat. Halte ini berada di Koridor 8 dan 9 Transjakarta. Halte ini terintegrasi dengan 1 angkutan umum, 8 angkutan berjenis bus sedang, dan 14 angkutan berjenis bus besar. Berikut daftar rute angkutan yang tersedia di sekitar Halte Grogol 2.

**Tabel 4. 6 Angkutan yang Tersedia di Sekitar Halte Grogol 2**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	B80	Bus Sedang	Terminal Kalideres - pesing - Daan Mogot - Tubagus Angke - Jembatan V - Roxy - Kiai Tapa - Terminal Grogol
2	B02	KWK	Terminal Kota - TB. Angke - Pesing - Cengkareng - Warung Gantung
3	B83	Bus Sedang	Terminal Grogol - Jl. Latumeten - Jembatan II - Jembatan III - Teluk Gong - Kapuk
4	B86	Bus Sedang	Terminal Lebak Bulus – Metro Pondok Indah – Pondok Indah Mall – Sultan Iskandar Muda – Gandaria City – Kebayoran Lama – Simprug – Palmerah – Slipi – S. Parman – Mal Taman Anggrek – Central Park Mall – Mal Ciputra Jakarta – Stasiun Jakarta Kota – Terminal Kota Lama

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
5	B88	Bus Sedang	Terminal Kalideres – Daan Mogot – Pesing – Tubagus Angke – Jembatan Dua – Jembatan Tiga – Emporium Pluit Mall – Muara Karang Raya – Terminal Muara Angke
6	B93	Bus Sedang	Tanah Abang -- Fachrudin -- Jatibaru -- Cideng Barat -- Jl. Musi -- Jl. Biak -- Roxi -- Kyai Tapa -- Daan Mogot -- Term. Kalideres
7	B95	Bus Sedang	Tanah Abang - Jatibaru - Cideng Barat - Jl. Musi - Tomang Raya - Jend. S Parman - Daan Mogot - Kali Deres - Rawa Lele - Rawa Bokor
8	AC11	Bus Besar	Terminal Rawamangun - Rumah Sakit Persahabatan - Jl Pemuda - Jl Pramuka - Jl Diponogoro - Jl Imam bonjol - Jl Sudirman - Semanggi - Terminal grogol
9	P54	Bus Besar	Term Grogol - Jl S Parman - Jl Gatot Subroto - Pancoran - Jl Raya Pasaar Minggu - Jl Raya Lt Agung - Jl Margonda Raya - Term Depok
10	213	Bus Besar	Terminal Grogol - Jl. S. Parman - Jl. Gatoto Subroto - Jl. Semanggi - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Imam Bonjol - Jl. Diponogoro - Jl. Matraman Raya - Jl. Jatinegara Tmr - Terminal Kp. Melayu
11	P12	Bus Sedang	Term. Senen -- Bungur Besar -- Gunung Sahari -- Jl. Samanhudi -- S Suryopranoto -- Zainul Arifin -- Cideng Timur -- Kyai Tapa -- Daan Mogot -- Term. Kalideres
12	AC29	Bus Besar	Terminal kalideres - Raya Daan Mogot - S Parman - Tol Dalam Kota - Tol Cikampek - Terminal Bekasi
13	AC49	Bus Besar	Terminal Tg Priok - Enggano - Yos Sudarso - Berputar Di Podomoro - Msk



No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
			Pnt Tol Dalam Kota - Tol Pelabuhan - Turun Pintu Tol Slipi - S Parman - Gt.Subroto - Semanggi - Sudirman - S.Mangaraja - P Polim - Terminal Blok M
14	AC33	Bus Besar	Terminal Grogol - Jl. Kyai Tapa - TJI. Cideng Tmr - Jl. K Caringin - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol K Jeruk - Tol Jkt/ Tgr - Kel Tol Islamic - Perum Karawaci - Tangerang
15	AC81	Bus Besar	Term Kl Deres - Raya Daan Mogot - S Parman - Gt Subroto - Raya Ps Minggu - Lenteng Agung - Margonda Raya - Term Depok
16	P55	Bus Sedang	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Bogor Raya - Jalan Pondok Gede Raya - Gerbang Tol Ramp Taman Mini 2 - Jalan Tol Jagorawi - Gerbang Tol Cililitan - Jalan Mayjen Sutoyo - Jalan MT Haryono - Jalan Jend. Gatot Subroto - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Kyai Tapa - Terminal Grogol
17	AC02	Bus Besar	Terminal Kp. Rambutan - Tb Simatupang - Tol Jagorawi - Tol Dalam Kota - Kel Tol Slipi - S.Parman - Daan Mogot - Term Kl Deres
18	AC02A	Bus Besar	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Gedong Timur - Gerbang Tol Dukuh - Jalan Tol Jagorawi - Jalan Tol Dalam Kota - Jalan Jend. Gatot Subroto - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Daan Mogot - Terminal Kalideres
19	AC125	Bus Besar	Terminal Kalideres - Jl. Daan Mogot - Jl. S Parman - Masuk Pintu Tol - Tomang - Masuk Pintu Tol - Cikampek - Tol Cikampek - Terminal Cikarang

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
20	P7	Bus Besar	Terminal Pulo Gadung - Perintis Kemerdekaan - Jl Suprpto - Jl Tanah Tinggi Barat - Jl . Benyamin S - Masuk Toll PRJK - Toll Dalam Kota - Keluar Toll Jembatan 3 - Jl . Latumenten - Jl . Kyai Tapa - Terminal Grogol
21	P49	Bus Besar	Terminal Kalideres - Daan Mogot - S Parman - Tol Cawang/Grg - Tol Cawang/Ckp - Terminal Bekasi
22	AC120	Bus Besar	Terminal Tanjung Priok - Jl Enggano - Jl. Yos Sudarso - Jl. Ahmad Yani - Pintu Tol P Mas - Tol Wiyono W - Keluar Penas - DI Panjaitan - Jl. Gatot Subroto - Jl. Sisingamangaraja - Terminal Blok M
23	P104	Bus Besar	Terminal Grogol - Jl. S Parman - Tomang - Tol Kebon Jeruk - karawaci - Perumnas I-II-III - Tangerang

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

### 3. Halte Tomang Mandala

Halte Tomang Mandala merupakan halte yang berlokasi di Jalan Tomang Raya, Jakarta Barat. Halte ini berada di Koridor 8 Transjakarta. Halte ini terintegrasi dengan 3 angkutan berjenis bus besar. Berikut daftar rute angkutan yang tersedia di sekitar Halte Tomang Mandala.

**Tabel 4. 7 Angkutan Umum yang Tersedia di sekitar Halte Tomang Mandala**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	AC116	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Bungur - Jl. Kramat Bor - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini I - Jl. Kwitang - Jl. R Said - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. S Pranoto - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol Kbn Jeruk - Tol Jkt/Tng - Kel Tol K Nanas

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
2	P106	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini - Jl. Kwitang Raya - Jl. Merdeka Selatan - Jl. Merdeka Barat - Jl. Abdul Muis - Jl. Tanah Abang I - Jl. Surya Pranoto - Tomang - Tol Kebon Jeruk - Tol Karawaci - Tol Kebon Jeruk - Suryo Pran
3	P100	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Bungur Raya - Jl. Senen Raya - Jl. Pejambon - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. S Pranoto - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol Kebon Jeruk - Tol Jakarta/Tangerang - Keluar Tol Kebon Nanas - P Plawang/Tangerang

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

#### 4. Halte RS Tarakan

Halte RS Tarakan merupakan halte yang berlokasi di Jalan Kyai Caringin, Gambir, Jakarta Pusat. Halte ini berada di Koridor 8 Transjakarta. Halte ini terintegrasi dengan 4 angkutan berjenis bus sedang, dan 3 angkutan berjenis angkutan bus besar. Berikut daftar rute angkutan yang tersedia di sekitar Halte RS Tarakan.

**Tabel 4. 8 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte RS. Tarakan**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	B93	Bus Sedang	Tanah Abang - Fachrudin - Jatibaru - Cideng Barat - Jl. Musi - Jl. Biak - Roxi - Kyai Tapa - Daan Mogot - Terminal Kalideres
2	B94	Bus Sedang	Tanah Abang - Fachrudin - Cideng Barat - Jl. Biak - Roxi - Kyai Tapa - S Parman - Bunderan Slipi - Palmerah - Raya Keb. Lama - Pos Pengumben - Kelapa Dua - Joglo

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
3	B91	Bus Sedang	Jatibaru - Cideng - Roxi - Kyai Tapa - S. Parman - TG. Duren - Kemanggisan - Batusari
4	B92	Bus Sedang	Tanah Abang - Jatibaru - Cideng - Roxi - Kyai Tapa - Daan Mogot - Pesing - Kedoya - Joglo - Terminal Ciledug
5	AC116	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Bungur - Jl. Kramat Bor - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini I - Jl. Kwitang - Jl. R Said - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. S Pranoto - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol Kbn Jeruk - Tol Jkt/Tng - Kel Tol K Nanas
6	P106	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini - Jl. Kwitang Raya - Jl. Merdeka Selatan - Jl. Merdeka Barat - Jl. Abdul Muis - Jl. Tanah Abang I - Jl. Surya Pranoto - Tomang - Tol Kebon Jeruk - Tol Karawaci - Tol Kebon Jeruk - Suryo Pran
7	P100	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Bungur Raya - Jl. Senen Raya - Jl. Pejambon - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. S Pranoto - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol Kebon Jeruk - Tol Jakarta/Tangerang - Keluar Tol Kebon Nanas - P Plawang/ Tangerang

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

## 5. Halte Petojo

Halte Petojo merupakan halte yang berlokasi di Jalan Suryopranoto, Gambir, Jakarta Pusat. Halte ini berada di Koridor 8 Transjakarta. Halte ini terintegrasi dengan 3 angkutan berjenis angkutan bus besar. Berikut daftar rute angkutan yang tersedia di sekitar Halte Petojo.

**Tabel 4. 9 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Petojo**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	AC116	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Bungur - Jl. Kramat Bor - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini I - Jl. Kwitang - Jl. R Said - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. S Pranoto - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol Kbn Jeruk - Tol Jkt/Tng - Kel Tol K Nanas
2	P106	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini - Jl. Kwitang Raya - Jl. Merdeka Selatan - Jl. Merdeka Barat - Jl. Abdul Muis - Jl. Tanah Abang I - Jl. Surya Pranoto - Tomang - Tol Kebon Jeruk - Tol Karawaci - Tol Kebon Jeruk - Suryo Pran
3	P100	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Bungur Raya - Jl. Senen Raya - Jl. Pejambon - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. S Pranoto - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol Kebon Jeruk - Tol Jakarta/Tangerang - Keluar Tol Kebon Nanas - P Plawang/ Tangerang

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

## 6. Halte Pecenongan

Halte Pecenongan merupakan halte yang berlokasi di Kebon Kelapa, Gambir, Jakarta Pusat. Halte ini berada di Koridor 2 dan 3 Transjakarta. Halte ini terintegrasi dengan 2 angkutan berjenis bus sedang, dan 4 angkutan berjenis bus besar. Berikut daftar rute angkutan yang tersedia di sekitar Halte Pecenongan.

**Tabel 4. 10 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Pecenongan**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	P02	Bus Sedang	Terminal Senen - Bungur Besar - Letjen Suprpto - Utan Panjang - Kemayoran

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
			Gemp - Jl. Angkasa - Gunung Sahari - Mangga Dua Raya - ST Kota - Pintu Besar Utara - Jl. Tongkol - Gedung Panjang - Raya Pluit Selatan - Pluit Indah - Raya MA
2	P157	Bus Sedang	Terminal Senen - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini II - Jl. Pejambon - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. Majapahit - Jl. S Pranoto - Jl. Cideng Barat - (Berputar) - Jl. Cideng Timur - Jl. Kyai Tapa - Jl. S parman - Masuk Gt Kebon Jeruk
3	P7	Bus Besar	Terminal Pulo Gadung - Perintis Kemerdekaan - Jl . Achmad Yani - Masuk Toll Pulo Mas - Toll W Wiyono - Toll Dalam Kota - Keluar Toll Tomang - Jl . S Parman - Jl . Daan Mogot - Terminal Kali Deres
4	AC116	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Bungur - Jl. Kramat Bor - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini I - Jl. Kwitang - Jl. R Said - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. S Pranoto - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol Kbn Jeruk - Tol Jkt/Tng - Kel Tol K Nanas
5	P106	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini - Jl. Kwitang Raya - Jl. Merdeka Selatan - Jl. Merdeka Barat - Jl. Abdul Muis - Jl. Tanah Abang I - Jl. Surya Pranoto - Tomang - Tol Kebon Jeruk - Tol Karawaci - Tol Kebon Jeruk - Suryo Pran
6	P100	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Bungur Raya - Jl. Senen Raya - Jl. Pejambon - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. S Pranoto - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol Kebon Jeruk - Tol Jakarta/Tangerang - Keluar

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
			Tol Kebon Nanas - P Plawang/ Tangerang

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

## 7. Halte Juanda

Halte Juanda merupakan halte yang berlokasi di Jalan Ir. Haji Juanda, Gambir, Jakarta Pusat. Halte ini berada di Koridor dan 2 dan 3 Transjakarta. Halte ini terintegrasi dengan KRL Jabotabek, 2 angkutan berjenis bus sedang, dan 4 angkutan berjenis bus besar. Berikut daftar rute angkutan yang tersedia di sekitar Halte Juanda.

**Tabel 4. 11 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Juanda**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	KRLJabotabek	KRL	
2	P02	Bus Sedang	Terminal Senen - Bungur Besar - Letjen Suprpto - Utan Panjang - Kemayoran Gemp - Jl. Angkasa - Gunung Sahari - Mangga Dua Raya - ST Kota - Pintu Besar Utara - Jl. Tongkol - Gedung Panjang - Raya Pluit Selatan - Pluit Indah - Raya MA
3	P157	Bus Sedang	Terminal Senen - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini II - Jl. Pejambon - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. Majapahit - Jl. S Pranoto - Jl. Cideng Barat - (Berputar) - Jl. Cideng Timur - Jl. Kyai Tapa - Jl. S parman - Masuk Gt Kebon Jeruk
4	P7	Bus Besar	Terminal Pulo Gadung - Perintis Kemerdekaan - Jl Suprpto - Jl Tanah Tinggi Barat - Jl . Benyamin S - Masuk Toll PRJK - Toll Dalam Kota - Keluar Toll

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
			Jembatan 3 - Jl . Latumenten - Jl . Kyai Tapa - Terminal Grogol
5	AC116	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Bungur - Jl. Kramat Bor - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini I - Jl. Kwitang - Jl. R Said - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. S Pranoto - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol Kbn Jeruk - Tol Jkt/Tng - Kel Tol K Nanas
6	P106	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini - Jl. Kwitang Raya - Jl. Merdeka Selatan - Jl. Merdeka Barat - Jl. Abdul Muis - Jl. Tanah Abang I - Jl. Surya Pranoto - Tomang - Tol Kebon Jeruk - Tol Karawaci - Tol Kebon Jeruk - Suryo Pran
7	P100	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Bungur Raya - Jl. Senen Raya - Jl. Pejambon - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. S Pranoto - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol Kebon Jeruk - Tol Jakarta/Tangerang - Keluar Tol Kebon Nanas - P Plawang/ Tangerang

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

## 8. Halte Pasar Baru

Halte Pasar Baru merupakan halte yang berlokasi di Jalan Pos, Jakarta Pusat. Halte ini berada di Koridor 3 Transjakarta. Halte ini terintegrasi dengan 2 angkutan berjenis bus sedang, dan 7 angkutan berjenis bus besar. Objek terdekat dari halte ini antara lain Pasar Baru, Gedung Kesenian Jakarta, Kantor Pos Lama, TK/SD Santa Ursula, SMK Negeri 27 Jakarta, SMP Negeri 5 Jakarta, Kementerian Keuangan Indonesia, dan Badan Pusat



Statistik. Berikut daftar rute angkutan yang tersedia di sekitar Halte Pasar Baru.

**Tabel 4. 12 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Pasar Baru**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	P02	Bus Sedang	Terminal Senen - Bungur Besar - Letjen Suprpto - Utan Panjang - Kemayoran Gemp - Jl. Angkasa - Gunung Sahari - Mangga Dua Raya - ST Kota - Pintu Besar Utara - Jl. Tongkol - Gedung Panjang - Raya Pluit Selatan - Pluit Indah - Raya MA
2	P157	Bus Sedang	Terminal Senen - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini II - Jl. Pejambon - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. Majapahit - Jl. S Pranoto - Jl. Cideng Barat - (Berputar) - Jl. Cideng Timur - Jl. Kyai Tapa - Jl. S parman - Masuk Gt Kebon Jeruk
3	AC44	Bus Besar	Terminal Senen - St Senen - Medan Senen - Senen Raya - Lap Banteng Timur - Lap Banteng utara - Lap Banteng Barat - Pejambon - Merdeka Timur - Merdeka Utara - Merdeka Barat - MH Thamrin - Jend Sudirman - Hanglekir - Pakubuwono VI
4	AC116	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Bungur - Jl. Kramat Bor - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini I - Jl. Kwitang - Jl. R Said - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. S Pranoto - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol Kbn Jeruk - Tol Jkt/Tng - Kel Tol K Nanas
5	AC63	Bus Besar	Pasar Baru - Gunung Sahari - Senen Raya - Kramat Raya - Salemba Raya - Pramuka - Achmad Yani - Tol W Wiyono - Tol Cikampek - Terminal Bekasi

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
6	P7	Bus Besar	Terminal Pulo Gadung - Perintis Kemerdekaan - Jl Suprpto - Jl Tanah Tinggi Barat - Jl . Benyamin S - Masuk Toll PRJK - Toll Dalam Kota - Keluar Toll Jembatan 3 - Jl . Latumenten - Jl . Kyai Tapa - Terminal Grogol
7	P106	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Senen Raya - Jl. Kwini - Jl. Kwitang Raya - Jl. Merdeka Selatan - Jl. Merdeka Barat - Jl. Abdul Muis - Jl. Tanah Abang I - Jl. Surya Pranoto - Tomang - Tol Kebon Jeruk - Tol Karawaci - Tol Kebon Jeruk - Suryo Pran
8	P100	Bus Besar	Terminal Senen - Jl. Bungur Raya - Jl. Senen Raya - Jl. Pejambon - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. S Pranoto - Jl. Tomang Raya - Masuk Tol Kebon Jeruk - Tol Jakarta/Tangerang - Keluar Tol Kebon Nanas - P Plawang/ Tangerang
9	P125	Bus Besar	Terminal Tanjung Priok - Martadinata - Jl. Gunung Sahari - Jl. Sutomo - Jl. Pejambon - Jl. Merdeka Timur - Jl. Merdeka Utara - Jl. Merdeka Barat - Jl. MH Thamrin - Jl. Jendral Sudirman - Berputar DI - Tosari

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

## 9. Halte RS Harapan Kita

Halte RS Harapan Kita merupakan halte yang berada di Jalan Letjen S. Parman, Kota Jakarta Barat. Halte ini berada di koridor 9 Transjakarta. Halte ini terintegrasi dengan angkutan umum berjenis kendaraan bus sedang, dan bus besar. Berikut daftar rute angkutan yang terhubung dengan Halte RS Harapan Kita.

**Tabel 4. 13 Angkutan yang Tersedia di sekitar Halte RS.  
Harapan Kita**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	S13	Bus Sedang	Kebun Binatang Ragunan – Koridor 8 – Pasar Mayestik – Koridor 1 – Koridor 9 – Terminal Grogol
2	B86	Bus Sedang	Terminal Lebak Bulus – Metro Pondok Indah – Pondok Indah Mall – Sultan Iskandar Muda – Gandaria City – Kebayoran Lama – Simprug – Palmerah – Slipi – S. Parman – Mal Taman Anggrek – Central Park Mall – Mal Ciputra Jakarta – Stasiun Jakarta Kota – Terminal Kota Lama
3	B88	Bus Sedang	Terminal Kalideres – Daan Mogot – Pesing – Tubagus Angke – Jembatan Dua – Jembatan Tiga – Emporium Pluit Mall – Muara Karang Raya – Terminal Muara Angke
4	P54	Bus Besar	Term Grogol - Jl S Parman - Jl Gatot Subroto - Pancoran - Jl Raya Pasaar Minggu - Jl Raya Lt Agung - Jl Margonda Raya - Term Depok
5	P45	Bus Besar	Terminal Blok M - Jl Aditia W - Jl W Mongonsidi - Jl Gunawarman - Jl Senopati - Jl Sudirman - Jl Gt Subroto - Jl S Parman - Tol Karawaci Tgr - Perum Pemda Tgr - Terminal Cimone
6	213	Bus Besar	Terminal Grogol - Jl. S. Parman - Jl. Gatoto Subroto - Jl. Semanggi - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Imam Bonjol - Jl. Diponogoro - Jl. Matraman Raya - Jl. Jatinegara Tmr - Terminal Kp. Melayu
7	AC34	Bus Besar	Terminal Blok M - Hasanuddin - Patimura - Sudirman - Semanggi - Tol Gt Subroto - S Parman - Tol Jkt/Tgr - Terminal Cimone

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
8	AC49	Bus Besar	Terminal Tg Priok - Enggano - Yos Sudarso - Berputar Di Podomoro - Msk Pnt Tol Dalam Kota - Tol Pelabuhan - Turun Pintu Tol Slipi - S Parman - Gt.Subroto - Semanggi - Sudirman - S.Mangaraja - P Polim - Terminal Blok M
9	AC62	Bus Besar	Term senen - kramat bunder - kramat raya - salemba raya - matraman dalam - proklamasi - p diponogoro - imam bonjol - jend sudirman semanggi - gt subroto - s parman - tol tangerang - tangerang
10	AC74	Bus Besar	Term Kp Rambutan - Tb Simatupang - Raya Bogor - Raya Pd Gede - Tol Jagorawi - Sutoyo - Mt Haryono - Tol Dalam Kota - S Parman - Tol Tangerang - Tangerang - Term Cimone
11	AC81	Bus Besar	Term Kl Deres - Raya Daan Mogot - S Parman - Gt Subroto - Raya Ps Minggu - Lenteng Agung - Margonda Raya - Term Depok
12	P55	Bus Sedang	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Bogor Raya - Jalan Pondok Gede Raya - Gerbang Tol Ramp Taman Mini 2 - Jalan Tol Jagorawi - Gerbang Tol Cililitan - Jalan Mayjen Sutoyo - Jalan MT Haryono - Jalan Jend. Gatot Subroto - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Kyai Tapa - Terminal Grogol
13	AC138	Bus Besar	Term P Plawad/Tng - Jl Imam Bonjol/Tng - P Tol Karawaci - Tol Tng/Jkt - Tol Kb Jeruk - Tol Dalam Kota - Kel Tol Farmasi - Gt Subroto - G Pemuda - Jl Asia Afrika - Jl Hang Tuah - Jl Kyai Maja - Jl P Polim - Term Blok M

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
14	AC119	Bus Besar	Term Kp Melayu - Jl Otista - Jl Mt Haryono - Msk Pintut Tol Dlm Kota Cikokol - Kel Cikokol / Tgr - Tangerang
15	AC02	Bus Besar	Term Kp. Rambutan - Tb Simatupang - Tol Jagorawi - Tol Dalam Kota - Kel Tol Slipi - S.Parman - Daan Mogot - Term Kl Deres
16	AC02A	Bus Besar	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Gedong Timur - Gerbang Tol Dukuh - Jalan Tol Jagorawi - Jalan Tol Dalam Kota - Jalan Jend. Gatot Subroto - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Daan Mogot - Terminal Kalideres
17	AC02X	Bus Besar	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Gedong Timur - Gerbang Tol Dukuh - Jalan Tol Jagorawi - Jalan Tol Dalam Kota - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Daan Mogot - Terminal Kalideres

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

## 10. Halte Slipi Kemanggisan

Halte Slipi Kemanggisan merupakan halte yang berada di Jalan Letjen S. Parman, Kota Jakarta Barat. Halte ini berada di koridor 9 Transjakarta. Halte ini terintegrasi dengan angkutan umum berjenis kendaraan bus sedang, dan bus besar. Objek terdekat dengan halte ini antara lain Plaza Slipi Jaya, Menara Peninsula Hotel, Kalbis Institute, Wisma Asia, Pengadilan Negeri Jakarta Barat, dan Polres Metro Jakarta Barat. Berikut daftar rute angkutan yang terhubung dengan Halte Slipi Kemanggisan.

**Tabel 4. 14 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Slipi**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	S13	Bus Sedang	Kebun Binatang Ragunan – Koridor 8 – Pasar Mayestik – Koridor 1 – Koridor 9 – Terminal Grogol
2	B86	Bus Sedang	Terminal Lebak Bulus – Metro Pondok Indah – Pondok Indah Mall – Sultan Iskandar Muda – Gandaria City – Kebayoran Lama – Simprug – Palmerah – Slipi – S. Parman – Mal Taman Anggrek – Central Park Mall – Mal Ciputra Jakarta – Stasiun Jakarta Kota – Terminal Kota Lama
3	B88	Bus Sedang	Terminal Kalideres – Daan Mogot – Pesing – Tubagus Angke – Jembatan Dua – Jembatan Tiga – Emporium Pluit Mall – Muara Karang Raya – Terminal Muara Angke
4	P54	Bus Besar	Term Grogol - Jl S Parman - Jl Gatot Subroto - Pancoran - Jl Raya Pasaar Minggu - Jl Raya Lt Agung - Jl Margonda Raya - Term Depok
5	P45	Bus Besar	Terminal Blok M - Jl Aditia W - Jl W Mongonsidi - Jl Gunawarman - Jl Senopati - Jl Sudirman - Jl Gt Subroto - Jl S Parman - Tol Karawaci Tgr - Perum Pemda Tgr - Terminal Cimone
6	213	Bus Besar	Terminal Grogol - Jl. S. Parman - Jl. Gatoto Subroto - Jl. Semanggi - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Imam Bonjol - Jl. Diponogoro - Jl. Matraman Raya - Jl. Jatinegara Tmr - Terminal Kp. Melayu
7	AC34	Bus Besar	Terminal Blok M - Hasanuddin - Patimura - Sudirman - Semanggi - Tol Gt Subroto - S Parman - Tol Jkt/Tgr - Terminal Cimone
8	AC49	Bus Besar	Terminal Tg Priok - Enggano - Yos Sudarso - Berputar Di Podomoro - Msk

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
			Pnt Tol Dalam Kota - Tol Pelabuhan - Turun Pintu Tol Slipi - S Parman - Gt.Subroto - Semanggi - Sudirman - S.Mangaraja - P Polim - Terminal Blok M
9	AC62	Bus Besar	Term senen - kramat bunder - kramat raya - salemba raya - matraman dalam - proklamasi - p diponogoro - imam bonjol - jend sudirman semanggi - gt subroto - s parman - tol tangerang - tangerang
10	AC74	Bus Besar	Term Kp Rambutan - Tb Simatupang - Raya Bogor - Raya Pd Gede - Tol Jagorawi - Sutoyo - Mt Haryono - Tol Dalam Kota - S Parman - Tol Tangerang - Tangerang - Term Cimone
11	AC81	Bus Besar	Term Kl Deres - Raya Daan Mogot - S Parman - Gt Subroto - Raya Ps Minggu - Lenteng Agung - Margonda Raya - Term Depok
12	P55	Bus Sedang	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Bogor Raya - Jalan Pondok Gede Raya - Gerbang Tol Ramp Taman Mini 2 - Jalan Tol Jagorawi - Gerbang Tol Cililitan - Jalan Mayjen Sutoyo - Jalan MT Haryono - Jalan Jend. Gatot Subroto - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Kyai Tapa - Terminal Grogol
13	AC138	Bus Besar	Term P Plawad/Tng - Jl Imam Bonjol/Tng - P Tol Karawaci - Tol Tng/Jkt - Tol Kb Jeruk - Tol Dalam Kota - Kel Tol Farmasi - Gt Subroto - G Pemuda - Jl Asia Afrika - Jl Hang Tuah - Jl Kyai Maja - Jl P Polim - Term Blok M

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
14	AC119	Bus Besar	Term Kp Melayu - Jl Otista - Jl Mt Haryono - Msk Pintut Tol Dlm Kota Cikokol - Kel Cikokol / Tgr - Tangerang
15	AC02	Bus Besar	Term Kp. Rambutan - Tb Simatupang - Tol Jagorawi - Tol Dalam Kota - Kel Tol Slipi - S.Parman - Daan Mogot - Term Kl Deres
16	AC02A	Bus Besar	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Gedong Timur - Gerbang Tol Dukuh - Jalan Tol Jagorawi - Jalan Tol Dalam Kota - Jalan Jend. Gatot Subroto - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Daan Mogot - Terminal Kalideres
17	AC02X	Bus Besar	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Gedong Timur - Gerbang Tol Dukuh - Jalan Tol Jagorawi - Jalan Tol Dalam Kota - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Daan Mogot - Terminal Kalideres
18	DAMRI	Bus Besar	Lebak Bulus – Bandara

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

## 11. Halte Slipi Petamburan

Halte Slipi Petamburan merupakan halte yang berada di Jalan Letjen S. Parman, Kota Jakarta Barat. Halte ini berada di koridor 9 Transjakarta. Halte ini terintegrasi dengan angkutan umum berjenis kendaraan bus sedang, dan bus besar. Objek terdekat dari Halte Slipi Petamburan antara lain Grand Slipi Tower, Bangun Tjipta, Badan Pemeriksa Keuangan, dan Kementerian Lingkungan Hidup. Berikut daftar rute angkutan yang terhubung dengan Halte Slipi Petamburan.



**Tabel 4. 15 Angkuran Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Slipi  
Petamburan**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	S13	Bus Sedang	Kebun Binatang Ragunan – Koridor 8 – Pasar Mayestik – Koridor 1 – Koridor 9 – Terminal Grogol
2	B86	Bus Sedang	Terminal Lebak Bulus – Metro Pondok Indah – Pondok Indah Mall – Sultan Iskandar Muda – Gandaria City – Kebayoran Lama – Simprug – Palmerah – Slipi – S. Parman – Mal Taman Anggrek – Central Park Mall – Mal Ciputra Jakarta – Stasiun Jakarta Kota – Terminal Kota Lama
3	B88	Bus Sedang	Terminal Kalideres – Daan Mogot – Pesing – Tubagus Angke – Jembatan Dua – Jembatan Tiga – Emporium Pluit Mall – Muara Karang Raya – Terminal Muara Angke
4	P54	Bus Besar	Term Grogol - Jl S Parman - Jl Gatot Subroto - Pancoran - Jl Raya Pasaar Minggu - Jl Raya Lt Agung - Jl Margonda Raya - Term Depok
5	P45	Bus Besar	Terminal Blok M - Jl Aditia W - Jl W Mongonsidi - Jl Gunawarman - Jl Senopati - Jl Sudirman - Jl Gt Subroto - Jl S Parman - Tol Karawaci Tgr - Perum Pemda Tgr - Terminal Cimone
6	213	Bus Besar	Terminal Grogol - Jl. S. Parman - Jl. Gatoto Subroto - Jl. Semanggi - Jl. Jend. Sudirman - Jl. Imam Bonjol - Jl. Diponogoro - Jl. Matraman Raya - Jl. Jatinegara Tmr - Terminal Kp. Melayu
7	AC34	Bus Besar	Terminal Blok M - Hasanuddin - Patimura - Sudirman - Semanggi - Tol Gt Subroto - S Parman - Tol Jkt/Tgr - Terminal Cimone

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
8	AC49	Bus Besar	Terminal Tg Priok - Enggano - Yos Sudarso - Berputar Di Podomoro - Msk Pnt Tol Dalam Kota - Tol Pelabuhan - Turun Pintu Tol Slipi - S Parman - Gt.Subroto - Semanggi - Sudirman - S.Mangaraja - P Polim - Terminal Blok M
9	AC62	Bus Besar	Term senen - kramat bunder - kramat raya - salemba raya - matraman dalam - proklamasi - p diponogoro - imam bonjol - jend sudirman semanggi - gt subroto - s parman - tol tangerang - tangerang
10	AC81	Bus Besar	Term Kl Deres - Raya Daan Mogot - S Parman - Gt Subroto - Raya Ps Minggu - Lenteng Agung - Margonda Raya - Term Depok
11	P55	Bus Sedang	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Bogor Raya - Jalan Pondok Gede Raya - Gerbang Tol Ramp Taman Mini 2 - Jalan Tol Jagorawi - Gerbang Tol Cililitan - Jalan Mayjen Sutoyo - Jalan MT Haryono - Jalan Jend. Gatot Subroto - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Kyai Tapa - Terminal Grogol
12	AC138	Bus Besar	Term P Plawad/Tng - Jl Imam Bonjol/Tng - P Tol Karawaci - Tol Tng/Jkt - Tol Kb Jeruk - Tol Dalam Kota - Kel Tol Farmasi - Gt Subroto - G Pemuda - Jl Asia Afrika - Jl Hang Tuah - Jl Kyai Maja - Jl P Polim - Term Blok M
13	AC119	Bus Besar	Term Kp Melayu - Jl Otista - Jl Mt Haryono - Msk Pintut Tol Dlm Kota Cikokol - Kel Cikokol / Tgr - Tangerang

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
14	AC02	Bus Besar	Term Kp. Rambutan - Tb Simatupang - Tol Jagorawi - Tol Dalam Kota - Kel Tol Slipi - S.Parman - Daan Mogot - Term Kl Deres
15	AC02A	Bus Besar	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Gedong Timur - Gerbang Tol Dukuh - Jalan Tol Jagorawi - Jalan Tol Dalam Kota - Jalan Jend. Gatot Subroto - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Daan Mogot - Terminal Kalideres
16	AC02X	Bus Besar	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Gedong Timur - Gerbang Tol Dukuh - Jalan Tol Jagorawi - Jalan Tol Dalam Kota - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Daan Mogot - Terminal Kalideres
17	AC29	Bus Besar	Terminal Kalideres - Jalan Daan Mogot - Jalan Letjen S. Parman - Gerbang Tol Pejompongan - Jalan Tol Dalam Kota - Jalan Tol Jakarta-Cikampek - Gerbang Tol Bekasi Barat - Jalan Jend. A. Yani - Jalan Cut Meutia - Terminal Bekasi
18	AC42A	Bus Besar	Terminal Kalideres - Jalan Daan Mogot - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Jend. Gatot Subroto - Gerbang Tol Semanggi 2 - Jalan Tol Dalam Kota - Jalan Tol Jagorawi - Gerbang Tol Cibubur - Jalan Buperta - Jalan Trans Yogi - Jalan Cileungsi-Jonggol - Terminal Cileungsi
19	AC119	Bus Besar	Term Kp Melayu - Jl Otista - Jl Mt Haryono - Msk Pintut Tol Dlm Kota Cikokol - Kel Cikokol / Tgr - Tangerang
20	DAMRI	Bus Besar	Lebak Bulus – Bandara

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

## 12. Halte Senayan JCC

Halte Senayan JCC merupakan halte yang berada di Jalan Letjen S. Parman, Kota Jakarta Barat. Halte ini berada di koridor 9 Transjakarta. Halte ini terintegrasi dengan angkutan umum berjenis kendaraan bus sedang, dan bus besar. Objek terdekat pada Halte Senayan JCC antara lain Taman Ria Senayan, Gedung DPR/MPR, Kantor TVRI, Kementerian Pemuda dan Olahraga Indonesia, dan Jakarta Convention Center. Berikut daftar rute angkutan yang terhubung dengan Halte Senayan JCC.

**Tabel 4. 16 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Senayan JCC**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	T512	Bus Sedang	-
2	S13	Bus Sedang	-
3	AC11	Bus Sedang	-
4	P45	Bus Besar	Terminal Blok M - Jl Aditia W - Jl W Mongonsidi - Jl Gunawarman - Jl Senopati - Jl Sudirman - Jl Gt Subroto - Jl S Parman - Tol Karawaci Tgr - Perum Pemda Tgr - Terminal Cimone
5	P54	Bus Sedang	Term Grogol - Jl S Parman - Jl Gatot Subroto - Pancoran - Jl Raya Pasaar Minggu - Jl Raya Lt Agung - Jl Margonda Raya - Term Depok
6	AC34	Bus Besar	Terminal Blok M - Hasanuddin - Patimura - Sudirman - Semanggi - Tol Gt Subroto - S Parman - Tol Jkt/Tgr - Terminal Cimone
7	AC49	Bus Besar	Terminal Tg Priok - Enggano - Yos Sudarso - Berputar Di Podomoro - Msk Pnt Tol Dalam Kota - Tol Pelabuhan - Turun Pintu Tol Slipi - S Parman - Gt.Subroto - Semanggi - Sudirman -

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
			S.Mangaraja - P Polim - Terminal Blok M
8	AC62	Bus Besar	Term senen - kramat bunder - kramat raya - salemba raya - matraman dalam - proklamasi - p diponogoro - imam bonjol - jend sudirman semanggi - gt subroto - s parman - tol tangerang - tangerang
9	P55	Bus Sedang	Terminal Kampung Rambutan - Jalan Gedong Barat - Jalan Bogor Raya - Jalan Pondok Gede Raya - Gerbang Tol Ramp Taman Mini 2 - Jalan Tol Jagorawi - Gerbang Tol Cililitan - Jalan Mayjen Sutoyo - Jalan MT Haryono - Jalan Jend. Gatot Subroto - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Kyai Tapa - Terminal Grogol
10	AC74	Bus Besar	Term Kp Rambutan - Tb Simatupang - Raya Bogor - Raya Pd Gede - Tol Jagorawi - Sutoyo - Mt Haryono - Tol Dalam Kota - S Parman - Tol Tangerang - Tangerang - Term Cimone
11	AC81	Bus Besar	Term Kl Deres - Raya Daan Mogot - S Parman - Gt Subroto - Raya Ps Minggu - Lenteng Agung - Margonda Raya - Term Depok
12	AC42A	Bus Besar	Terminal Kalideres - Jalan Daan Mogot - Jalan Letjen S. Parman - Jalan Jend. Gatot Subroto - Gerbang Tol Semanggi 2 - Jalan Tol Dalam Kota - Jalan Tol Jagorawi - Gerbang Tol Cibubur - Jalan Buperta - Jalan Trans Yogi - Jalan Cileungsi-Jonggol - Terminal Cileungsi
13	AC119	Bus Besar	Term Kp Melayu - Jl Otista - Jl Mt Haryono - Msk Pintut Tol Dlm Kota Cikokol - Kel Cikokol / Tgr - Tangerang

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

### 13. Halte Gelora Bung Karno

Halte Gelora Bung Karno merupakan halte yang berlokasi di Jalan Jenderal Sudirman, Kota Jakarta Pusat. Halte ini berada pada koridor 1 Transjakarta dan terhubung dengan angkutan umum Kopaja, bus patas, dan DAMRI.

Objek terdekat pada halte Gelora Bung Karno antara lain Stadion Utama Gelora Bung Karno, Istora Gelora Bung Karno, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, Menara Sudirman, Graha Niaga, Bapindo Plaza, Plaza ABDA, Menara Summitmas, Lucky Building, The Energy Building, dan Hotel Atlet Century Park. Berikut daftar rute angkutan yang terhubung dengan Halte Gelora Bung Karno.

**Tabel 4. 17 Angkutan Umum yang Tersedia di Sekitar Halte Gelora Bung Karno**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	S13	Bus Sedang	Kebun Binatang Ragunan – Koridor 8 – Pasar Mayestik – Koridor 1 – Koridor 9 – Terminal Grogol
2	S66	Bus Sedang	Terminal Blok M – Koridor 1 – Koridor 9 – Koridor 6 – Kota Kasablanka – Bukit Duri – Stasiun Manggarai – Terminal Manggarai
3	P19	Bus Sedang	Pasar Tanah Abang – Thamrin – Sudirman – Blok M – Prapanca – Lippo Mall Kemang – Antasari – Ampera – Kebun Binatang Ragunan
4	AC16	Bus Besar	Rawa Mangun – Lebak Bulus
5	P45	Bus Besar	Terminal Blok M - Jl Aditia W - Jl W Mongonsidi - Jl Gunawarman - Jl Senopati - Jl Sudirman - Jl Gt Subroto - Jl S Parman - Tol Karawaci Tgr - Perum Pemda Tgr - Terminal Cimone
6	AC05	Bus Besar	Terminal Blok M - Hasanuddin - Patimura - Sudirman - Semanggi - Tol Gt Subroto - Tol Cawang / Bks - Cut Mutiah - Terminal Bekasi

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
7	AC34	Bus Besar	Terminal Blok M - Hasanuddin - Patimura - Sudirman - Semanggi - Tol Gt Subroto - S Parman - Tol Jkt/Tgr - Terminal Cimone
8	AC49	Bus Besar	Terminal Tg Priok - Enggano - Yos Sudarso - Berputar Di Podomoro - Msk Pnt Tol Dalam Kota - Tol Pelabuhan - Turun Pintu Tol Slipi - S Parman - Gt.Subroto - Semanggi - Sudirman - S.Mangaraja - P Polim - Terminal Blok M
9	AC121	Bus Besar	Terminal Blok M - S Hasanuddin - Patimura - Sudirman - Semanggi Masuk - Pnt Tol Semanggi - Tol Cawang/Ckp - Kel Pintu Tol Cikarang - Terminal Cikarang
10	AC44	Bus Besar	Terminal Senen – Stasiun Senen - Medan Senen - Senen Raya - Lap Banteng Tmr - Lap Banteng Utara - Lap Banteng Brt - Pejambon - Merdeka Timur - Merdeka Utr - Merdeka Brt - Mh Thamrin - Jend Sudirman - Hanglekir - Pakubuwono Vi -Jl Bumi - Keb Lama - Raya Ciledug - Term Ciledug
11	AC76	Bus Besar	Terminal Senin - Stasiun Senen - Kramat Bunder - Salemba Raya - Proklamasi - P Diponogoro - Imam Bonjol - Jend Sudirman - S Mangaraja - Panglima Polim - Rs Fatmawati - Tb Simatupang - Lb Bulus - Ps Jumat - Ciputat Raya - Dewi Sartika - Pamulang Raya - Pamulang
12	P125	Bus Besar	Tg Priok - Martadinata - G Sahari - Sutomo - Pejambon - Merdeka Tmr - Merdeka Utara - Merdeka Brt - Mh

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
			Thamrin - Jend Sudirman - Berputar Di Tosari
13	DAMRI	Bus Besar	Plaza Blok M - Bandara

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

#### 14. Halte Bundaran Senayan

Halte Bundaran Senayan merupakan halte yang berlokasi di Jalan Jenderal Sudirman, Kota Jakarta Pusat. Halte ini berada pada koridor 1 Transjakarta. Objek terdekat pada halte Bundaran Senayan antara lain Plaza Senayan, Senayan City, STC Senayan, Panin Bank, Panin Tower, AXA Center, Ratu Plaza, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Indonesia, Tennis Indoor Stadium, dan The Fairmont Jakarta. Berikut daftar rute angkutan yang terhubung dengan Halte Bundaran Senayan.

**Tabel 4. 18 Angkutan yang Tersedia di Sekitar Halte Bundaran Senayan**

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
1	S13	Bus Sedang	Kebun Binatang Ragunan – Koridor 8 – Pasar Mayestik – Koridor 1 – Koridor 9 – Terminal Grogol
2	S66	Bus Sedang	Terminal Blok M – Koridor 1 – Koridor 9 – Koridor 6 – Kota Kasablanka – Bukit Duri – Stasiun Manggarai – Terminal Manggarai
3	P19	Bus Sedang	Pasar Tanah Abang – Thamrin – Sudirman – Blok M – Prapanca – Lippo Mall Kemang – Antasari – Ampera – Kebun Binatang Ragunan
4	AC16	Bus Besar	Rawa Mangun – Lebak Bulus
5	P45	Bus Besar	Terminal Blok M - Jl Aditia W - Jl W Mongonsidi - Jl Gunawarman - Jl Senopati - Jl Sudirman - Jl Gt Subroto -



No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
			Jl S Parman - Tol Karawaci Tgr - Perum Pemda Tgr - Terminal Cimone
6	AC05	Bus Besar	Terminal Blok M - Hasanuddin - Patimura - Sudirman - Semanggi - Tol Gt Subroto - Tol Cawang / Bks - Cut Mutiah - Terminal Bekasi
7	AC34	Bus Besar	Terminal Blok M - Hasanuddin - Patimura - Sudirman - Semanggi - Tol Gt Subroto - S Parman - Tol Jkt/Tgr - Terminal Cimone
8	AC49	Bus Besar	Terminal Tg Priok - Enggano - Yos Sudarso - Berputar Di Podomoro - Msk Pnt Tol Dalam Kota - Tol Pelabuhan - Turun Pintu Tol Slipi - S Parman - Gt.Subroto - Semanggi - Sudirman - S.Mangaraja - P Polim - Terminal Blok M
9	AC121	Bus Besar	Terminal Blok M - S Hasanuddin - Patimura - Sudirman - Semanggi Masuk - Pnt Tol Semanggi - Tol Cawang/Ckp - Kel Pintu Tol Cikarang - Terminal Cikarang
10	AC44	Bus Besar	Terminal Senen – Stasiun Senen - Medan Senen - Senen Raya - Lap Banteng Tmr - Lap Banteng Utara - Lap Banteng Brt - Pejambon - Merdeka Timur - Merdeka Utr - Merdeka Brt - Mh Thamrin - Jend Sudirman - Hanglekir - Pakubuwono Vi -Jl Bumi - Keb Lama - Raya Ciledug - Term Ciledug
11	AC76	Bus Besar	Terminal Senin - Stasiun Senen - Kramat Bunder - Salemba Raya - Proklamasi - P Diponogoro - Imam Bonjol - Jend Sudirman - S Mangaraja - Panglima Polim - Rs Fatmawati - Tb Simatupang - Lb Bulus - Ps Jumat - Ciputat Raya -

No	Kode	Jenis Angkutan	Rute
			Dewi Sartika - Pamulang Raya - Pamulang
12	P125	Bus Besar	Tg Priok - Martadinata - G Sahari - Sutomo - Pejambon - Merdeka Tmr - Merdeka Utara - Merdeka Brt - Mh Thamrin - Jend Sudirman - Berputar Di Tosari

*Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2017*

#### **4.1.4.3 Karakteristik Eksisting *Park and Ride* Pada Terminal Poris Plawad**

Lokasi *park and ride* yang melayani pengguna bus Transjakarta di Kota Tangerang saat ini terpusat di Terminal Poris Plawad. Fasilitas parkir ini dikelola oleh UPTD Terminal Poris Plawad. Jam operasional pelayanan parkir dimulai pukul 04.30 WIB – 23.00 WIB. Tarif parkir yang berlaku bukan tarif progresif. Pada tarif progresif terdapat perbedaan pada tarif jam pertama, jam kedua, dan tarif yang sama untuk parkir kendaraan lebih dari 3 jam atau tarif maksimal. Tarif parkir yang digunakan pada fasilitas *park and ride* adalah langsung menggunakan tarif maksimal. Dimana tarif maksimal parkir motor yaitu Rp 4.000. Sedangkan untuk tarif maksimal parkir mobil adalah Rp 6.000. Fasilitas yang tersedia pada area parkir antara lain lampu penerangan, loket tiket parkir yang tersedia pada pintu masuk dan keluar area parkir, serta pos keamanan.



**Gambar 4. 4 Loket Tiket Parkir sekaligus Pos Keamanan pada fasilitas *Park and Ride* di Terminal Poris Plawad**

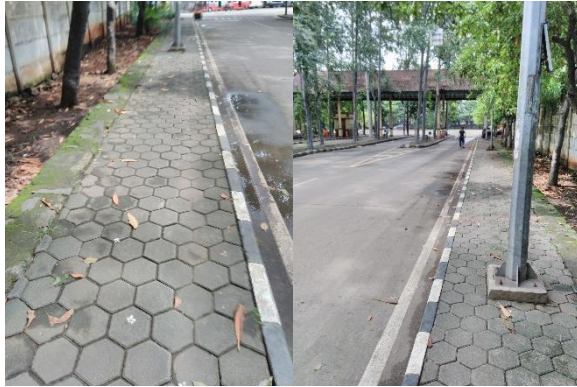
*Sumber : Survei Primer, 2017*



**Gambar 4. 5 Fasilitas *Park and Ride* di Terminal Poris Plawad**

*Sumber : Survei Primer, 2017*

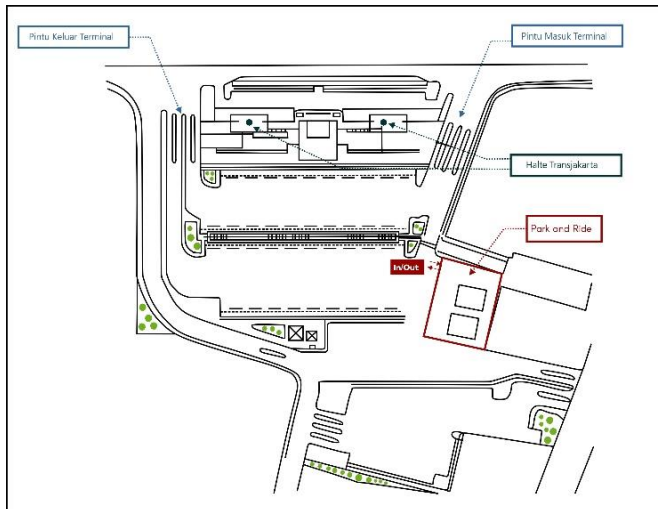
Lokasi parkir saat ini yang berada di dalam terminal, sedangkan halte keberangkatan bus Transjakarta berada di area depan terminal. Area parkir dengan halte keberangkatan bus Transjakarta memiliki jarak  $\pm 200$  meter, dan waktu tempuh dengan berjalan kaki  $\pm 3$  menit. Pada area parkir tersedia jalur khusus pejalan kaki yang menjadi akses menuju halte keberangkatan bus Transjakarta. Kondisi jalur pejalan kaki cukup baik namun jalur pejalan kaki terpotong di sebagian jalur.



**Gambar 4. 6 Kondisi Sebagian Jalur Pejalan Kaki**

*Sumber : Survei Primer, 2017*

Peta lokasi *park and ride* pada Terminal Poris Plawad dapat dilihat pada gambar berikut ini.



**Gambar 4. 7 Lokasi *Park and Ride* di Terminal Poris Plawad**

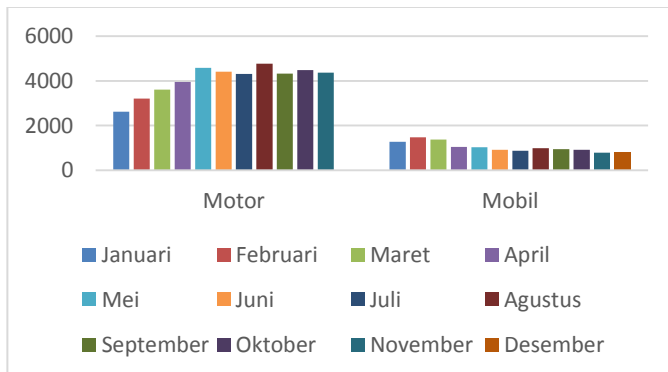
*Sumber : UPTD Terminal Poris Plawad Kota Tangerang, 2017*

Setiap bulannya, jumlah kendaraan berupa motor yang menggunakan parkir pada area terminal meningkat, namun untuk kendaraan berupa mobil mengalami penurunan. Berikut data volume pengguna *park and ride* di Terminal Poris Plawad sepanjang tahun 2016.

**Tabel 4. 19 Volume Pengguna Parkir pada *Park and Ride* Terminal Poris Plawad tahun 2016**

No	Bulan	Motor	Mobil
1	Januari	2.642	1.265
2	Februari	3.206	1.472
3	Maret	3.608	1.374
4	April	3.956	1.047
5	Mei	4.586	1.029
6	Juni	4.412	909
7	Juli	4.313	866
8	Agustus	4.768	996
9	September	4.332	942
10	Oktober	4.481	911
11	November	4.363	786
12	Desember	4.673	790
Jumlah		49.340	12.342

Sumber : UPTD Terminal Poris Plawad Kota Tangerang, 2016



**Gambar 4. 8 Volume Pengguna Parkir pada *Park and Ride* Terminal Poris Plawad tahun 2016**

Sumber : UPTD Terminal Poris Plawad Kota Tangerang, 2016

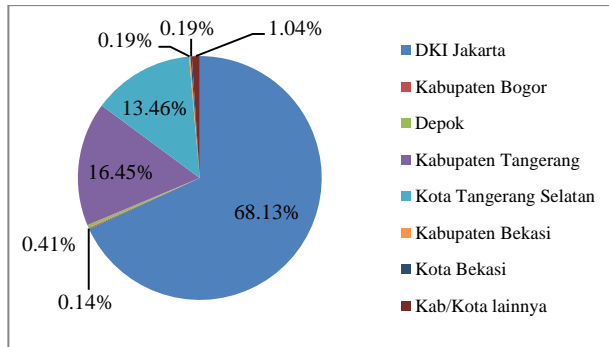
#### 4.1.4 Komuter di Kota Tangerang

Jumlah komuter di Kota Tangerang pada tahun 2014 mencapai 283.779 orang, dengan jumlah komuter laki-laki berjumlah 190.249 orang, dan komuter perempuan berjumlah 93.530 orang. Kegiatan utama komuter di Kota Tangerang adalah bekerja dengan persentase 84,57%, sekolah 15,27%, dan kursus 0,16%. DKI Jakarta merupakan lokasi utama komuter berkegiatan (68,13%), disusul Kabupaten Tangerang (16,45%), Kota Tangerang Selatan (13,46%), Kabupaten/Kota Lainnya (1,04%), Kota Depok (0,41%), Kota Bekasi (0,19%), Kabupaten Bekasi (0,19%), dan Kabupaten Bogor (0,14%) (Statistik Komuter Jabodetabek, 2014). Jumlah komuter Kota Tangerang menurut kegiatan utama dan lokasi kegiatan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

**Tabel 4. 20 Komuter Kota Tangerang yang Berkegiatan Utama di Luar Kota Tangerang Menurut Lokasi Kegiatan, dan Kegiatan Utama Komuter**

Lokasi Kegiatan Komuter	Kegiatan Utama Komuter			Jumlah
	Bekerja	Sekolah	Kursus	
DKI Jakarta	161.668	30.895	499	193.062
Kabupaten Bogor	396	-	-	396
Kota Bogor	-	-	-	-
Depok	1.136	414	-	1.150
Kabupaten Tangerang	39.082	7.523	-	46.605
Kota Tangerang Selatan	34.191	3.954	-	38.145
Kabupaten Bekasi	533	-	-	533
Kota Bekasi	554	-	-	554
Kab/Kota lainnya	2.386	548	-	2.934
<b>Jumlah</b>	<b>239.946</b>	<b>43.334</b>	<b>499</b>	<b>283.779</b>

*Sumber : Statistik Komuter Jabodetabek, 2014*



**Gambar 4. 9 Persentase Tujuan Komuter Asal Kota Tangerang**

*Sumber : Statistik Komuter Jabodetabek, 2014*

## 4.2 Hasil dan Pembahasan

### 4.2.1 Menganalisis Karakteristik Pergerakan Komuter di Kota Tangerang

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pergerakan komuter di Kota Tangerang dengan melihat karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik perjalanan komuter. Hasil penelitian ini dianalisa menggunakan metode statistik deskriptif, yang kemudian dijelaskan secara kualitatif.

#### 4.2.1.1 Karakteristik Sosial Ekonomi

Pergerakan seseorang sering kali dipengaruhi oleh keadaan sosial ekonominya Menurut Bos (2004) salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pengguna kendaraan pribadi beralih menggunakan fasilitas *park and ride* salah satunya adalah karakteristik sosial ekonomi. Variabel karakteristik sosial ekonomi yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, dan tingkat pendapatan. Berikut merupakan karakteristik sosial ekonomi komuter di Kota Tangerang.

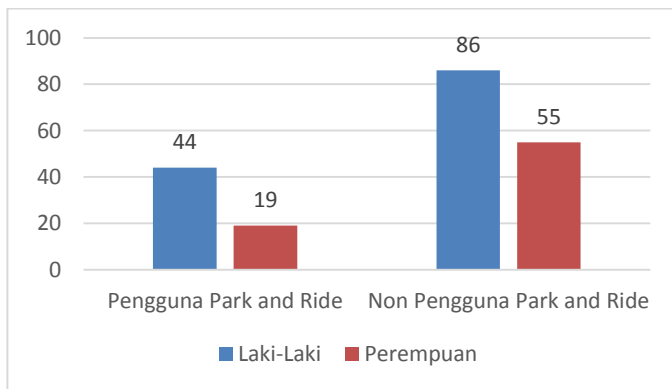
##### A. Jenis Kelamin

Komuter di Kota Tangerang dapat dilihat melalui pengelompokkan jenis kelamin. Berikut merupakan jumlah komuter di Kota Tangerang berdasarkan jenis kelamin.

**Tabel 4. 21 Jumlah Komuter berdasarkan Jenis Kelamin**

Kategori Komuter	Jenis Kelamin		Jumlah
	Laki-Laki	Perempuan	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	44	19	<b>63</b>
	70%	30%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	86	55	<b>141</b>
	61%	39%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>130</b>	<b>74</b>	<b>204</b>
	<b>64%</b>	<b>36%</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

**Gambar 4. 10 Jumlah Komuter Berdasarkan Jenis Kelamin**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, karakteristik komuter di Kota Tangerang secara keseluruhan didominasi oleh laki-laki dengan persentase 64% (130 responden), dan perempuan 36% (74 responden).

Pada pengguna *park and ride* didominasi oleh laki-laki sebanyak 44 responden atau persentase sebesar 70%, sementara sebanyak 19 responden atau 30% merupakan responden perempuan. Hal ini sesuai dengan penelitian Olaru, Smith, Xia & Lin (2014) (2014) yang menyatakan bahwa perempuan cenderung menggunakan kendaraan pribadi sebagai moda utama, sedangkan



pria cenderung memilih menggunakan angkutan umum. Pada komuter non pengguna *park and ride* didominasi oleh laki-laki dengan persentase sebesar 61% (86 responden), sementara sebanyak 39% (55 responden) adalah perempuan.

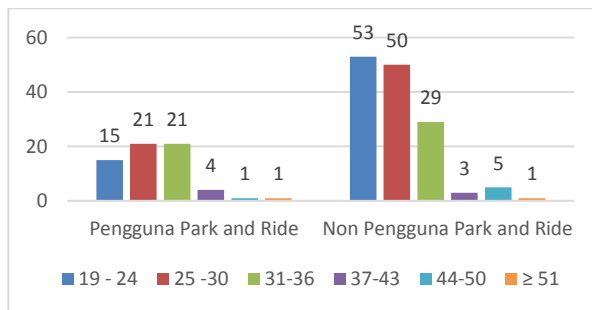
## B. Usia

Jumlah responden berdasarkan usia dikelompokkan menjadi enam kelompok diantaranya kelompok usia 19 – 24 tahun, kelompok usia 25 – 30 tahun, kelompok usia 31 – 36 tahun, kelompok usia 37 – 43 tahun, kelompok usia 44 – 50, dan kelompok usia  $\geq 51$  tahun.

**Tabel 4. 22 Jumlah Responden Berdasarkan Usia**

Kategori Komuter	Usia						Jumlah
	19-24	25-30	31-36	37-43	44-50	$\geq 51$	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	15	21	21	4	1	1	<b>63</b>
	24%	33%	33%	6%	2%	2%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	53	50	29	3	5	1	<b>141</b>
	37%	35%	21%	2%	4%	1%	<b>100%</b>
<b>Jumlah</b>	<b>68</b>	<b>71</b>	<b>50</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>204</b>
	<b>33%</b>	<b>35%</b>	<b>25%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>1%</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 11 Jumlah Komuter Berdasarkan Usia**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis, diperoleh bahwa komuter Kota Tangerang didominasi kelompok usia produktif yakni 25 – 30 tahun dengan persentase 35%, kelompok usia 19 – 24 tahun sebesar 33%, kelompok usia 31 – 36 sebesar 25%, kelompok usia 37 – 43 tahun sebesar 3%, kelompok usia 44 – 50 tahun sebesar 3%, dan kelompok usia  $\geq 51$  tahun sebesar 1%. Kelompok usia 19 – 24 tahun merupakan kelompok pelajar, dan usia di atas 25 tahun merupakan kelompok pekerja. Rata-rata usia responden secara keseluruhan adalah 30 tahun.

Pada responden pengguna *park and ride* didominasi kelompok usia 25 – 30 tahun, dan kelompok usia 31 – 36 tahun masing-masing persentase sebesar 33%, kelompok usia 19 – 24 tahun sebesar 24%, kelompok usia 37 – 43 tahun sebesar 6%, kelompok usia 44 – 50 tahun, dan kelompok usia  $\geq 51$  tahun sebesar 1%. Rata-rata usia komuter pengguna *park and ride* adalah 31 tahun.

Sedangkan pada komuter non pengguna *park and ride* didominasi responden dengan kelompok usia 19 – 24 tahun sebesar 37%, kelompok usia 25 – 30 tahun sebesar 35%, kelompok usia 31 – 36 tahun sebesar 21%, kelompok usia 44 – 50 tahun sebesar 4%, kelompok usia 37 – 43 tahun sebesar 2%, dan usia  $\geq 51$  tahun sebesar 1%. Dengan rata-rata usia komuter non pengguna *park and ride* adalah 29 tahun.

### C. Tingkat Pendidikan

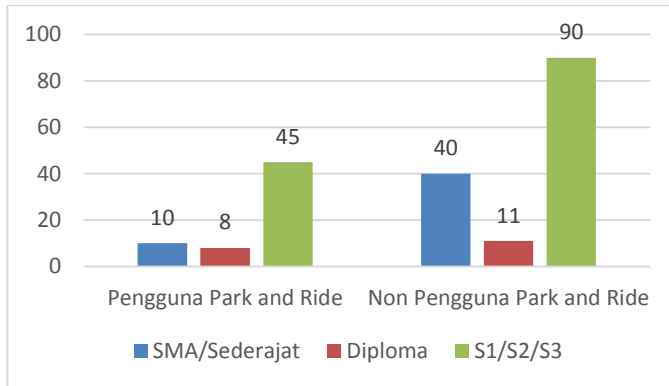
Tingkat pendidikan komuter dari Kota Tangerang dibagi menjadi tiga yaitu tingkat pendidikan SMA/Sederajat, Diploma, dan S1/S2/S3. Berikut merupakan tingkat pendidikan komuter yang berasal dari Kota Tangerang.

**Tabel 4. 23 Jumlah Komuter Berdasarkan Tingkat Pendidikan**

Kategori Komuter	Tingkat Pendidikan			Jumlah
	SMA/ Sederajat	Diploma	S1/S2/S3	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	10	8	45	<b>63</b>
	16%	13	71%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	40	11	90	<b>141</b>
	28%	8%	64%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>50</b>	<b>19</b>	<b>135</b>	<b>204</b>

Kategori Komuter	Tingkat Pendidikan			Jumlah
	SMA/ Sederajat	Diploma	S1/S2/S3	
	25%	9%	66%	100%

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 12 Jumlah Komuter Berdasarkan Tingkat Pendidikan**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis di atas, komuter di Kota Tangerang didominasi dengan responden yang memiliki tingkat pendidikan sarjana (S1/S2/S3) dengan persentase sebesar 66%, sementara untuk tingkat pendidikan SMA/Sederajat sebesar 25%, dan untuk tingkat pendidikan Diploma sebesar 9%.

Pada pengguna *park and ride* juga didominasi responden dengan tingkat pendidikan sarjana (S1/S2/S3) dengan persentase 71% (45 responden), tingkat pendidikan SMA/Sederajat 16% (10 responden), dan tingkat pendidikan diploma sebesar 13% (8 responden). Pada kategori komuter non pengguna *park and ride* didominasi dengan tingkat pendidikan sarjana (S1/S2/S3) dengan persentase sebesar 64% (90 responden), tingkat pendidikan SMA/Sederajat 28% (40 responden), tingkat pendidikan diploma 8% (11 responden).

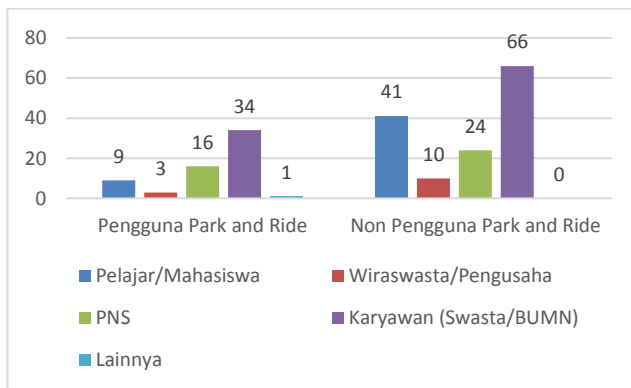
#### D. Jenis Pekerjaan

Komuter di Kota Tangerang memiliki latar belakang pekerjaan yang berbeda-beda seperti pelajar/mahasiswa, wiraswasta, PNS/TNI, karyawan swasta/BUMN, dan jenis pekerjaan lainnya. Berikut merupakan jenis pekerjaan komuter yang berasal dari Kota Tangerang.

**Tabel 4. 24 Jumlah Komuter Berdasarkan Jenis Pekerjaan**

Kategori Komuter	Jenis Pekerjaan					Jumlah
	Pelajar/ Mahasiswa	Wiraswasta / Pengusaha	PNS	Karyawan (Swasta/ BUMN)	Lainnya	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	9	3	16	34	1	<b>63</b>
	14%	5%	25%	54%	2%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	41	10	24	66	0	<b>141</b>
	39%	7%	17%	47%	0%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>50</b>	<b>13</b>	<b>40</b>	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>204</b>
	<b>24%</b>	<b>6%</b>	<b>20%</b>	<b>49%</b>	<b>1%</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 13 Jumlah Komuter Berdasarkan Jenis Pekerjaan**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis di atas komuter di Kota Tangerang didominasi dengan responden yang memiliki pekerjaan sebagai Karyawan (Swasta/BUMN) dengan persentase sebesar 49%, pelajar/mahasiswa sebesar 24,5%, PNS/TNI/Polri sebesar 20%, wiraswasta/pengusaha sebesar 6%, dan lainnya sebesar 0,5%.

Pada responden pengguna *park and ride* didominasi dengan responden yang memiliki pekerjaan Karyawan (Swasta/BUMN) sebesar 54% (31 responden), PNS/TNI/Polri sebesar 25% (16 responden), Pelajar/Mahasiswa sebesar 14% (9 responden), Wiraswasta/Pengusaha 5% (3 responden), dan lainnya 2% (1 responden).

Pada responden non pengguna *park and ride* didominasi dengan responden yang memiliki pekerjaan sebagai Karyawan (Swasta/BUMN) dengan persentase sebesar 47% (66 responden), Pelajar/Mahasiswa sebesar 29% (41 responden), PNS/TNI/Polri sebesar 17% (24 responden), dan Wiraswasta/Pengusaha sebesar 7% (10 responden).

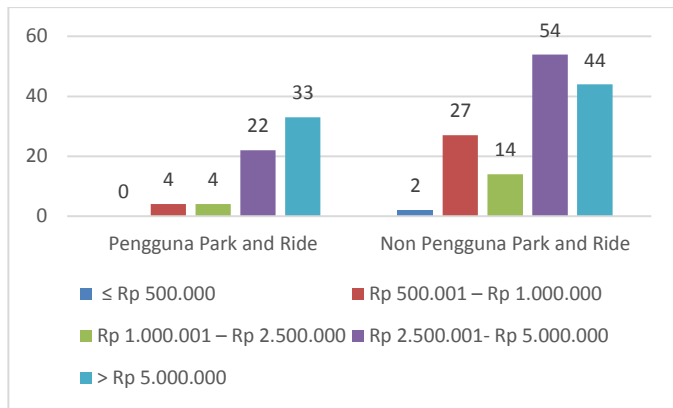
#### E. Tingkat Pendapatan

Komuter di Kota Tangerang memiliki tingkat pendapatan yang cukup beragam. Berikut merupakan tingkat pendapatan komuter di Kota Tangerang.

**Tabel 4. 25 Jumlah Komuter Berdasarkan Tingkat Pendapatan**

Kategori Komuter	Jenis Pekerjaan					Jumlah
	≤ Rp 500.000	Rp 500.001 – Rp 1.000.000	Rp 1.000.001 – Rp 2.500.000	Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000	> Rp 5.000.000	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	0	4	4	22	33	<b>63</b>
	0%	6%	6%	35%	52%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	2	27	14	54	44	<b>141</b>
	1%	19%	10%	38%	31%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>204</b>
	<b>1%</b>	<b>15%</b>	<b>9%</b>	<b>37%</b>	<b>38%</b>	<b>100%</b>

Sumber : Hasil Analisis, 2017



**Gambar 4. 14 Jumlah Komuter Berdasarkan Tingkat Pendapatan**  
*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa pendapatan komuter Kota Tangerang didominasi oleh tingkat pendapatan diatas Rp 5.000.000 dengan persentase sebesar 38%, dan tingkat pendapatan Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000, dengan persentase sebesar 37%. Pada tingkat pendapatan Rp 500.001 – Rp 1.000.000, tingkat pendapatan Rp 1.000.001 – Rp 2.500.000, dan pendapatan dibawah Rp 500.000 didominasi oleh responden yang berprofesi sebagai pelajar/mahasiswa dengan persentase masing-masing 15%, 9%, dan 1%.

Pengguna *park and ride* didominasi dengan tingkat pendapatan diatas Rp 5.000.000 sebesar 52% (33 responden), tingkat pendapatan Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000 sebesar 35% (22 responden), tingkat pendapatan Rp 500.001 – Rp 1.000.000 dan tingkat pendapatan Rp 1.000.001 – Rp 2.500.000 masing-masing sebesar 6% (4 responden).

Sedangkan pada non pengguna *park and ride* didominasi responden dengan tingkat pendapatan Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000 sebesar 38% (54 responden), tingkat pendapatan diatas Rp 5.000.000 sebesar 31% (44 responden), tingkat pendapatan Rp 500.001 – Rp 1.000.000 sebesar 19% (27 responden), tingkat

pendapatan Rp 1.000.001 – Rp 2.500.000 sebesar 10% (14 responden), dan tingkat pendapatan dibawah Rp 500.000 sebesar 1% (2 responden).

#### 4.2.1.2 Karakteristik Perjalanan

Karakteristik perjalanan sangat berkaitan dengan pola pergerakan komuter untuk menuju tempat tujuannya. Karakteristik perjalanan komuter di Kota Tangerang dilihat dari tujuan dan maksud perjalanan, waktu terjadinya perjalanan, lama perjalanan, biaya perjalanan, panjang perjalanan, dan moda pendukung yang tersedia. Berikut merupakan karakteristik perjalanan komuter di Kota Tangerang.

##### A. Tujuan Perjalanan dan Maksud Perjalanan

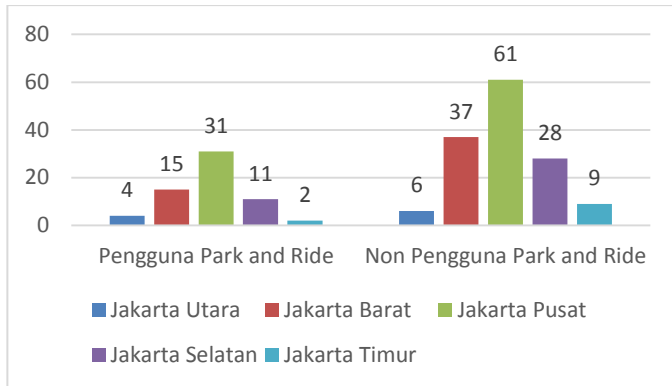
###### 1. Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan komuter di Kota Tangerang merupakan kawasan atau lokasi tujuan komuter dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Berikut merupakan tujuan perjalanan komuter di Kota Tangerang.

**Tabel 4. 26 Jumlah Komuter Berdasarkan Tujuan Perjalanan**

Kategori Komuter	Tujuan Perjalanan					Jumlah
	Jakarta Utara	Jakarta Barat	Jakarta Pusat	Jakarta Selatan	Jakarta Timur	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	4	15	31	11	2	<b>63</b>
	6%	24%	49%	18%	3%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	6	37	61	28	9	<b>141</b>
	4%	26%	43%	20%	7%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>10</b>	<b>52</b>	<b>92</b>	<b>39</b>	<b>11</b>	<b>204</b>
	<b>5%</b>	<b>26%</b>	<b>45%</b>	<b>19%</b>	<b>5%</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 15 Jumlah Komuter Berdasarkan Tujuan Perjalanan**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis di atas sebagian besar komuter dari Kota Tangerang memiliki lokasi tujuan Jakarta Pusat dengan persentase sebesar 45% (92 responden), Kota Jakarta Barat dengan persentase sebesar 26% (52 responden), Kota Jakarta Selatan dengan persentase 19% (39 responden), Kota Jakarta Timur dan Kota Jakarta Utara dengan masing persentase 5% (11 responden dan 10 responden).

Pada kategori komuter pengguna *park and ride* didominasi dengan responden yang memiliki lokasi tujuan Kota Jakarta Pusat dengan persentase 49% (31 responden), Kota Jakarta Barat dengan persentase 24% (15 responden), Kota Jakarta Selatan dengan persentase 18% (11 responden), Kota Jakarta Utara 6% (4 responden), dan Kota Jakarta Timur 3% (2 responden)

Pada kategori komuter non pengguna *park and ride* mayoritas responden memiliki lokasi tujuan Kota Jakarta Pusat dengan persentase 43% (61 responden), sebanyak 26% (37 responden) memiliki lokasi tujuan Kota Jakarta Barat, sebanyak 20% (28 responden) memiliki lokasi tujuan Kota Jakarta Selatan, sebanyak 6% (9 responden) memiliki lokasi



tujuan Kota Jakarta Timur, dan sebanyak 4% (6 responden) memiliki lokasi tujuan Kota Jakarta Utara.

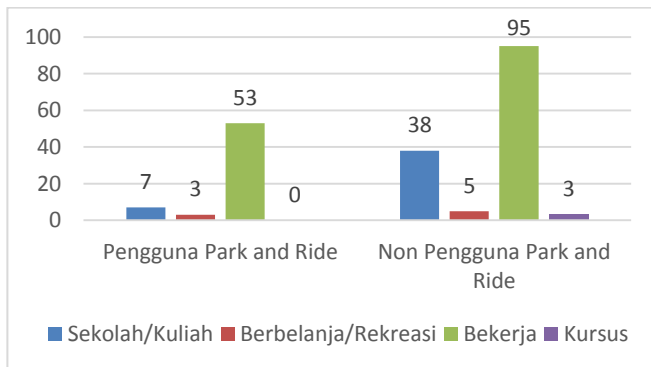
## 2. Maksud Perjalanan

Maksud perjalanan komuter yang diamati adalah maksud perjalanan yang bersifat rutinitas. Maksud perjalanan komuter di Kota Tangerang diklasifikasikan berdasarkan maksud perjalanan untuk sekolah/kuliah, berbelanja, dan bekerja. Berikut merupakan maksud perjalanan komuter di Kota Tangerang.

**Tabel 4. 27 Jumlah Komuter Berdasarkan Maksud Perjalanan**

Kategori Komuter	Maksud Perjalanan				Jumlah
	Sekolah/ Kuliah	Berbelanja	Bekerja	Kursus	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	7	3	53	0	<b>63</b>
	<b>11%</b>	<b>5%</b>	<b>84%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	38	5	95	3	<b>141</b>
	<b>27%</b>	<b>4%</b>	<b>67%</b>	<b>2%</b>	<b>100%</b>
Jumlah	<b>45</b>	<b>8</b>	<b>148</b>	<b>3</b>	<b>204</b>
	<b>22%</b>	<b>4%</b>	<b>73%</b>	<b>1%</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 16 Jumlah Komuter Berdasarkan Maksud Perjalanan**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan tabel di atas maksud perjalanan komuter dari Kota Tangerang didominasi dengan maksud perjalanan untuk bekerja sebesar 73% (148 responden), sekolah/kuliah sebesar 22%, berbelanja 4% (8 responden), dan kursus 1% (3 responden).

Pada kategori komuter pengguna *park and ride* didominasi dengan responden yang memiliki maksud perjalanan untuk bekerja sebesar 84% (53 responden), sedangkan sebesar 11% (71 responden) memiliki maksud perjalanan sekolah/kuliah, sebesar 5% (3 responden) memiliki maksud perjalanan berbelanja/rekreasi.

Pada non pengguna *park and ride* mayoritas memiliki maksud perjalanan bekerja dengan persentase 67% (95 responden), sekolah/kuliah dengan persentase 27% (38 responden), berbelanja/rekreasi dengan persentase 4% (5 responden), dan kursus dengan persentase 2% (3 responden).

#### B. Waktu Terjadinya Perjalanan

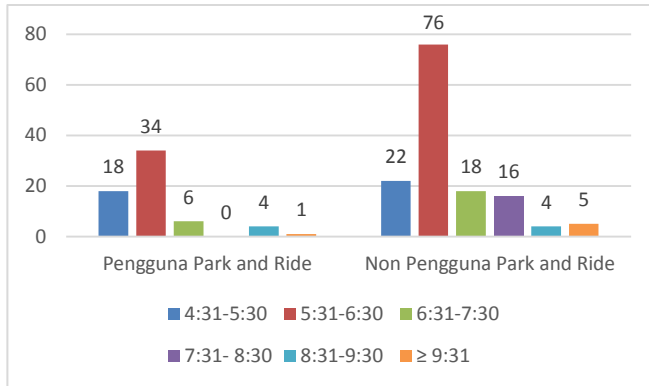
Waktu terjadinya perjalanan adalah waktu komuter dalam melakukan perjalanan setiap harinya. Waktu terjadinya perjalanan sangat bergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya sehari-hari. Waktu perjalanan ini juga sangat bergantung pada maksud perjalanan komuter. Komuter yang memiliki maksud perjalanan bekerja cenderung melakukan perjalanan pada pagi hari sebelum *peak hour* agar terhindar dari kemacetan. Berikut jumlah komuter berdasarkan waktu terjadinya perjalanan.

**Tabel 4. 28 Jumlah Komuter Berdasarkan Waktu Terjadinya Perjalanan**

Kategori Komuter	Waktu Terjadinya Perjalanan						Jumlah
	4:30-5:30	5:31-6:30	6:31-7:30	7:31-8:30	8:31-9:30	≥ 9:31	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	18	34	6	0	4	1	<b>63</b>
	29%	54%	9%	0%	6%	2%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	22	76	18	16	4	5	<b>141</b>
	15%	54%	13%	11%	3%	4%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>40</b>	<b>110</b>	<b>24</b>	<b>16</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>203</b>

Kategori Komuter	Waktu Terjadinya Perjalanan						Jumlah
	4:30-5:30	5:31-6:30	6:31-7:30	7:31-8:30	8:31-9:30	≥ 9:31	
	20%	54%	12%	7%	4%	3%	100%

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 17 Jumlah Komuter Berdasarkan Waktu Terjadinya Perjalanan**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis di atas, mayoritas komuter dari Kota Tangerang memulai perjalanannya pada pukul 5:31 – 6:30 pagi dengan persentase 54% (110 responden), pukul 4:30 – 5:30 dengan persentase 20% (40 responden), pukul 6:31 – 7:30 dengan persentase 12% (24 responden), pukul 7:31 – 8:30 dengan persentase 7% (16 responden), pukul 8:31 – 9:30 dengan persentase 4% (8 responden), dan diatas pukul 9:31 dengan persentase 3% (6 responden). Waktu memulai perjalanan sangat mempengaruhi waktu tiba responden di tempat tujuan. Responden memilih melakukan perjalanan pada pagi hari untuk menghindari kemacetan menuju Kota Jakarta.

Pada pengguna *park and ride* mayoritas responden memulai perjalanannya pada pukul 5:31 – 6:31 pagi dengan persentase 54% (34 responden), sedangkan responden paling sedikit memulai perjalanannya diatas pukul 9:31 yaitu hanya 2% (1 responden).

Pada non pengguna *park and ride* mayoritas responden juga memulai perjalanannya pada pukul 5:31 – 6:31 dengan persentase 54% (76 responden), sedangkan responden paling sedikit memulai perjalanannya pada pukul 8:31 – 9:31 pagi dengan persentase 3% (4 responden).

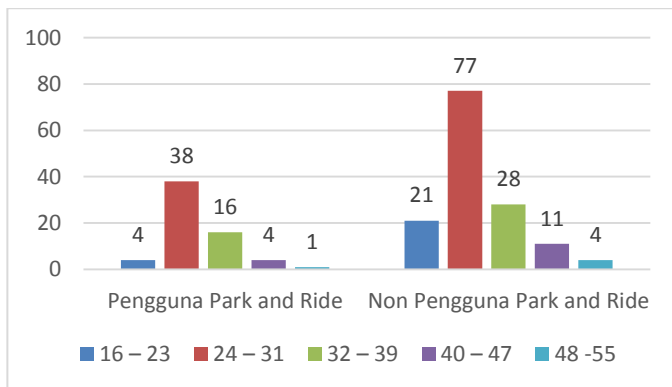
### C. Panjang Perjalanan

Panjang perjalanan adalah jarak yang dibutuhkan dari tempat tinggal ke lokasi tujuan komuter. Panjang perjalanan komuter sangat bervariasi bergantung pada lokasi tujuannya. Berikut merupakan panjang perjalanan komuter di Kota Tangerang.

**Tabel 4. 29 Jumlah Responden Berdasarkan Panjang Perjalanan**

Kategori Komuter	Panjang Perjalanan (km)					Jumlah
	16 – 23	24 – 31	32 – 39	40 – 47	48 – 55	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	4	38	16	4	1	<b>63</b>
	6%	61%	25%	6%	2%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	21	77	28	11	4	<b>141</b>
	15%	55%	20%	7%	3%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>25</b>	<b>115</b>	<b>44</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>204</b>
	<b>12%</b>	<b>56%</b>	<b>22%</b>	<b>7%</b>	<b>3%</b>	<b>100%</b>

Sumber : Hasil Analisis, 2017



**Gambar 4. 18 Jumlah Responden Berdasarkan Panjang Perjalanan**

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan hasil analisis di atas, komuter dari Kota Tangerang didominasi dengan responden yang menempuh jarak 24 – 31 km untuk mencapai lokasi tujuan dengan persentase sebesar 56% (115 responden), jarak 32 – 39 km dengan persentase 22% (44 responden), jarak 16 – 23 km dengan persentase 12%, jarak 40 – 47 km dengan persentase 7% (15 responden), sedangkan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang menempuh jarak 48 – 55 km dengan persentase sebesar 3% (5 responden). Rata-rata jarak yang harus ditempuh responden adalah 30 km.

Pada non pengguna *park and ride* didominasi dengan responden yang menempuh jarak 24 – 31 km dengan persentase 55% (77 responden), jarak 32 – 39 km dengan persentase 10% (28 responden), jarak 16 – 23 km dengan persentase 15% (21 responden), jarak 40 – 47 km dengan persentase 7% (11 responden), dan jarak 48 – 55 km dengan persentase 3% (4 responden). Rata-rata jarak yang harus ditempuh responden non pengguna *park and ride* adalah 30 km.

Pada pengguna *park and ride* didominasi dengan responden yang menempuh jarak 24 – 31 km dengan persentase 61% (38 responden), sedangkan jumlah responden yang paling sedikit adalah responden yang menempuh jarak 48 – 55 km yang dengan persentase 2% (1 responden). Panjang perjalanan bagi pengguna *park and ride* terbagi menjadi tiga yaitu panjang perjalanan dari tempat tinggal menuju terminal asal, panjang perjalanan dari terminal asal menuju halte tujuan, dan dari halte tujuan menuju lokasi tujuan.

**Tabel 4. 30 Interval Jarak dari Tempat Tinggal Menuju Terminal Asal Pengguna *Park and Ride***

Jarak dari Tempat Tinggal Menuju Terminal Asal (km)	Frekuensi
1 - 3	26
4 - 6	19
7 - 10	16
>10	2

Jarak dari Tempat Tinggal Menuju Terminal Asal (km)	Frekuensi
<b>Jumlah</b>	<b>63</b>

*Hasil Analisis, 2017*

**Tabel 4. 31 Interval Jarak dari Halte Tujuan Menuju Lokasi Tujuan Pengguna *Park and Ride***

Jarak dari Halte Tujuan Menuju Lokasi Tujuan (km)	Frekuensi
0,2 – 3,8	52
3,9 – 7,5	8
7,5 – 11,2	1
11,3 – 15	2
<b>Jumlah</b>	<b>63</b>

*Hasil Analisis, 2017*

Rata-rata pengguna *park and ride* menempuh jarak 31 km untuk sampai di lokasi tujuan. Untuk mencapai terminal asal dari tempat tinggalnya, pengguna *park and ride* rata-rata menempuh jarak 5 km. Sedangkan untuk mencapai lokasi tujuan dari halte pemberhentian responden rata-rata menempuh jarak 2 km.

#### D. Lama Perjalanan

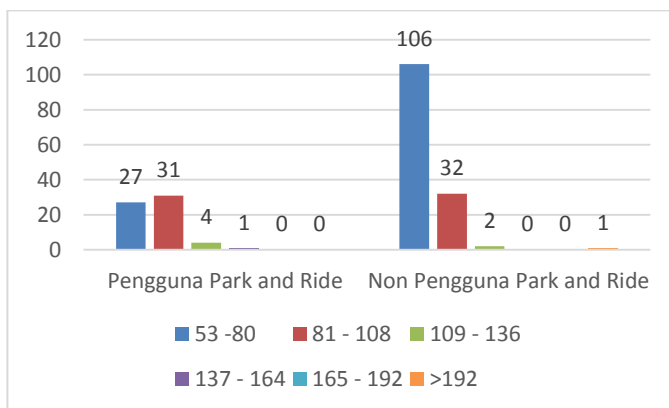
Lama perjalanan merupakan waktu tempuh yang dibutuhkan komuter untuk menuju lokasi tujuan. Lama perjalanan komuter sangat bervariasi dan bergantung pada jarak perjalanan dari tempat tinggal menuju lokasi tujuan komuter. Berikut merupakan lama perjalanan komuter di Kota Tangerang menuju lokasi tujuan.

**Tabel 4. 32 Jumlah Responden Berdasarkan Lama Perjalanan**

Kategori Komuter	Lama Perjalanan (menit)						Jumlah
	53 - 80	81 - 108	109 - 136	137 - 164	165 - 192	>192	
	27	31	4	1	0	0	<b>63</b>

Kategori Komuter	Lama Perjalanan (menit)						Jumlah
	53 - 80	81 - 108	109 - 136	137 - 164	165 - 192	>192	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	43%	49%	6%	2%	0%	0%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	106	32	2	0	0	1	<b>141</b>
	75%	23%	1%	0%	0%	<b>1%</b>	<b>100%</b>
Jumlah	<b>133</b>	<b>63</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>204</b>
	<b>65%</b>	<b>31%</b>	<b>3%</b>	<b>0.5%</b>	<b>0%</b>	<b>0.5%</b>	<b>100%</b>

Sumber : Hasil Analisis, 2017



**Gambar 4. 19 Jumlah Responden Berdasarkan Lama Perjalanan**

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan hasil analisis di atas, secara keseluruhan komuter dari Kota Tangerang didominasi dengan responden yang menempuh waktu perjalanan 53 – 80 menit untuk mencapai lokasi tujuan, dengan persentase sebesar 65% (133 responden), waktu perjalanan 81 – 108 menit sebesar 31% (63 responden), waktu perjalanan 109 – 136 menit sebesar 3% (6 responden), waktu

perjalanan 137 – 164 menit dan lebih dari 192 menit masing-masing dengan persentase 0.5 % (1 responden).

Pada pengguna *park and ride* mayoritas responden menempuh waktu perjalanan 81 – 108 menit dengan persentase 49% (32 responden), hal ini dikarenakan pengguna *park and ride* memerlukan waktu untuk berganti moda pendukung dari halte pemberhentian menuju lokasi tujuan. Rata-rata waktu tempuh bagi pengguna *park and ride* adalah 85 menit. Sedangkan komuter non pengguna *park and ride* mayoritas responden hanya menempuh waktu perjalanan 53 – 80 menit dengan persentase 75% (106 responden) untuk mencapai lokasi tujuan. Rata-rata waktu tempuh bagi non pengguna *park and ride* adalah 76 menit.

#### E. Biaya Perjalanan

Biaya perjalanan adalah biaya yang dibutuhkan komuter untuk melakukan suatu perjalanan. Pada pengguna *park and ride* biaya perjalanan terbagi menjadi tiga, yaitu biaya bahan bakar per hari, biaya perawatan kendaraan, dan biaya dari halte pemberhentian menuju lokasi tujuan. Seluruh biaya akan dihitung dan dijumlah menjadi biaya perjalanan per hari. Sedangkan pada komuter non pengguna *park and ride* biaya perjalanan dibagi menjadi dua, yaitu biaya yang dikeluarkan untuk pembelian bahan bakar per hari, dan biaya yang dikeluarkan untuk perawatan kendaraan per bulan. Seluruh biaya akan dihitung dan dijumlah menjadi biaya perjalanan per hari. Biaya perjalanan per hari ini kemudian dibagi lagi dengan panjang perjalanan sehingga menghasilkan biaya perjalanan per hari per km. Berikut merupakan biaya perjalanan komuter dari Kota Tangerang.

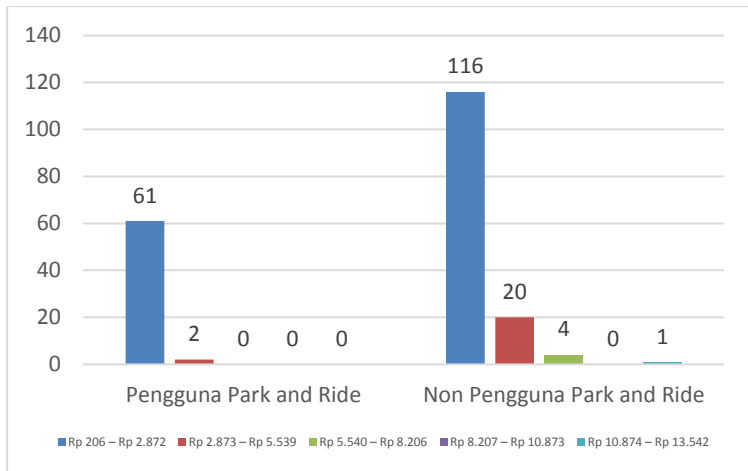
**Tabel 4. 33 Jumlah Responden Berdasarkan Biaya Perjalanan**

Kategori Komuter	Biaya Perjalanan					Jumlah
	Rp 206 – Rp 2.872	Rp 2.873 – Rp 5.539	Rp 5.540 – Rp 8.206	Rp 8.207 – Rp 10.873	Rp 10.874 – Rp 13.542	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	61	2	0	0	0	<b>63</b>
	97%	3%	0%	0%	0%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	116	20	4	0	1	<b>141</b>
	82%	14%	3%	0%	1%	<b>100%</b>



Kategori Komuter	Biaya Perjalanan					Jumlah
	Rp 206 – Rp 2.872	Rp 2.873 – Rp 5.539	Rp 5.540 – Rp 8.206	Rp 8.207 – Rp 10.873	Rp 10.874 – Rp 13.542	
Jumlah	177	22	4	0	1	204
	87%	11%	1,5%	0%	0,5%	100%

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 20 Jumlah Responden Berdasarkan Biaya Perjalanan**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas mayoritas responden mengeluarkan biaya perjalanan per hari per km Rp 206 – Rp 2.872 dengan persentase 87% (177 responden), biaya perjalanan Rp 2.873 – Rp 5.539 dengan persentase 11% (22 responden), biaya perjalanan Rp 5.540 – Rp 8.206 dengan persentase 1,5% (4 responden), dan paling sedikit merupakan responden yang mengeluarkan biaya perjalanan Rp 10.874 – Rp 13.542 dengan persentase 0,5% (1 responden). Rata-rata biaya perjalanan per hari per km komuter Kota Tangerang adalah **Rp 1.606**.

Pada pengguna *park and ride* mayoritas responden mengeluarkan biaya perjalanan per hari per km tidak lebih dari Rp

5.539. Sebesar 97% (61 responden) mengeluarkan biaya dengan rentang Rp 206 – Rp 2.872, dan hanya 3% (2 responden) yang mengeluarkan biaya perjalanan dengan rentang Rp 2.873 – Rp 5.539. Rata-rata biaya perjalanan per hari per km bagi pengguna *park and ride* adalah **Rp 1.160**.

Rata-rata biaya perjalanan per hari per km untuk non pengguna *park and ride* sebesar **Rp 1.817**. Pada non pengguna *park and ride* didominasi dengan responden yang mengeluarkan biaya perjalanan per hari per kmnya Rp 206 – Rp 2.872 dengan persentase 82% (116 responden), biaya perjalanan Rp 2.873 – Rp 5.539 dengan persentase 14% (20 responden), biaya perjalanan Rp 5.540 – Rp 8.206 dengan persentase 3% (4 responden), dan paling sedikit merupakan responden yang mengeluarkan biaya perjalanan Rp 10.874 – Rp 13.542 dengan persentase 1% (1 responden).

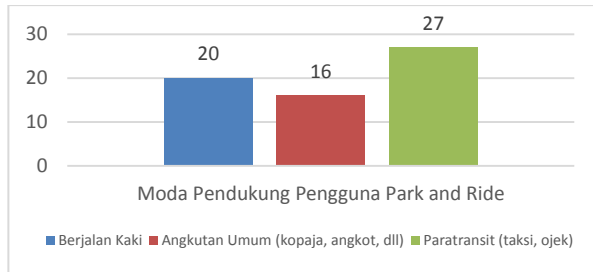
#### F. Moda Pendukung

Moda pendukung bagi pengguna *park and ride* adalah moda yang digunakan komuter dari halte pemberhentian untuk menuju lokasi tujuan. Moda pendukung dapat mempengaruhi komuter dalam memilih menggunakan *park and ride*. Semakin mudah konektivitas dari moda pendukung, seperti angkutan umum dan pedestrian pada halte pemberhentian cenderung dapat menarik pengguna *park and ride*. Berikut moda pendukung yang digunakan responden pengguna *park and ride*.

**Tabel 4. 34 Moda Pendukung yang Digunakan Pengguna *Park and Ride***

Moda Pendukung	Jumlah
Berjalan Kaki	20
Angkutan Umum (kopaja, angkot)	16
Paratransit (Taksi, ojek, dll)	27
<b>Jumlah</b>	<b>63</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 21 Jumlah Komuter Pengguna *Park and Ride* Berdasarkan Moda Pendukung yang digunakan**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, responden cenderung menggunakan angkutan pendukung berupa paratransit seperti taksi dan ojek dengan persentase sebesar 43% (27 responden), berjalan kaki 32% (20 responden), angkutan umum berupa kopaja, dan angkot sebesar 25% (16 responden). Paratransit banyak digunakan responden sebagai moda pendukung dikarenakan lebih praktis dan menghemat waktu responden menuju lokasi tujuan.

#### **4.2.2 Menganalisis Karakteristik Fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang**

Untuk menganalisis karakteristik fasilitas *park and ride* yang tersedia, dilakukan observasi untuk mengetahui kondisi eksiting fasilitas parkir dan penyebaran kuesioner untuk mengetahui persepsi pengguna *park and ride* dan non pengguna *park and ride* terhadap fasilitas *park and ride*. Hasil kuesioner dianalisa dengan menggunakan analisa statistik deskriptif. Variabel karakteristik fasilitas *park and ride* yang digunakan dalam penelitian ini antara lain ketersediaan ruang parkir, ketersediaan jalur pejalan kaki, kondisi jalur pejalan kaki, tingkat keamanan, tingkat kenyamanan, tingkat layanan angkutan yang melayani pengguna *park and ride*, dan kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan.

#### A. Ketersediaan Ruang Parkir

Ketersediaan ruang parkir terdiri dari dua sub variabel yaitu ketersediaan ruang parkir dan kemudahan memperoleh parkir. Berikut pembahasan mengenai ketersediaan ruang parkir.

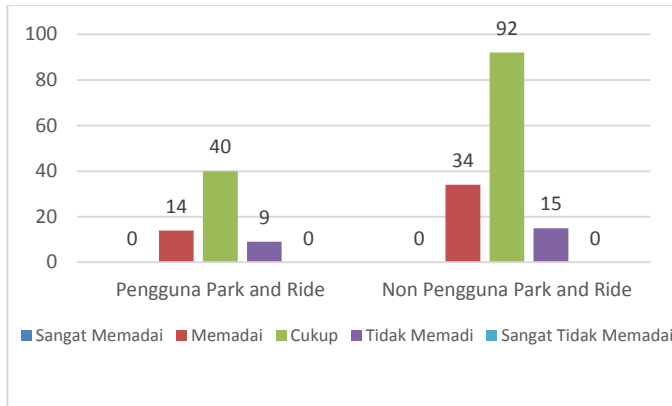
##### 1. Ketersediaan ruang parkir

Dari total 204 responden komuter baik pengguna *park and ride* dan non pengguna *park and ride*, didapatkan pandangan responden terhadap ketersediaan ruang parkir saat ini.

**Tabel 4. 35 Ketersediaan Ruang Parkir Berdasarkan Persepsi Responden**

Kategori Komuter	Ketersediaan Ruang Parkir					Jumlah
	Sangat Memadai	Memadai	Cukup	Tidak Memadai	Sangat Tidak Memadai	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	0	14	40	9	0	<b>63</b>
	0%	22%	64%	14%	0%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	0	34	92	15	0	<b>141</b>
	0%	24%	65%	11%	0%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>132</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>204</b>
	<b>0%</b>	<b>23%</b>	<b>65%</b>	<b>12%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 22 Ketersediaan Ruang Parkir Berdasarkan Persepsi Responden**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan analisis diatas, pada pengguna *park and ride* didominasi dengan responden yang berpendapat bahwa ketersediaan ruang parkir di fasilitas *park and ride* “Cukup” sebanyak 64% (40 responden), sebanyak 23% (14 responden) memberikan nilai “Memadai”, dan sebanyak 14% (9 responden) memberikan nilai “Tidak Memadai”.

Pada non pengguna *park and ride*, mayoritas responden memberikan nilai “Cukup” sebanyak 65% (92 responden), sebanyak 24% (34 responden) menyatakan “Memadai”, dan hanya 11% (15 responden) yang menyatakan “Tidak Memadai”.

Secara keseluruhan sebanyak 65% (132 responden) memberikan nilai ketersediaan ruang parkir pada fasilitas *park and ride* saat ini tergolong “Cukup”. Sebanyak 23% (48 responden) memberikan nilai “Memadai”, dan 12% (24 responden) menilai ketersediaan ruang parkir “Tidak Memadai”. Berdasarkan kondisi eksisisting pada fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang saat ini ruang parkir yang tersedia

sudah cukup memadai dan dapat menampung kendaraan dalam jumlah banyak khususnya pengguna roda dua.

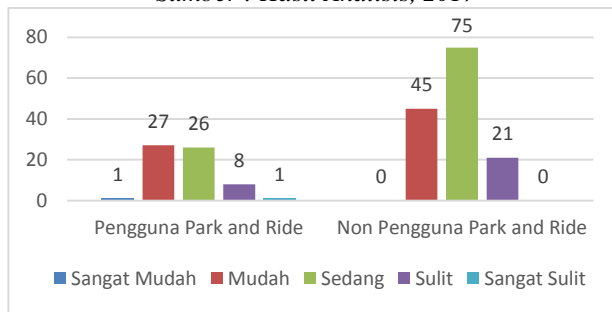
## 2. Kemudahan mendapatkan parkir

Kemudahan mendapatkan parkir merupakan padangan responden dalam memperoleh parkir pada fasilitas *park and ride* saat ini. Semakin mudah responden mendapatkan parkir, semakin cepat waktu perjalanan responden. Berikut merupakan diagram kemudahan mendapatkan parkir pada fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang.

**Tabel 4. 36 Kemudahan Mendapatkan Parkir Berdasarkan Persepsi Responden**

Kategori Komuter	Kemudahan Mendapatkan Parkir					Jumlah
	Sangat Mudah	Mudah	Sedang	Sulit	Sangat Sulit	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	1	27	26	8	1	<b>63</b>
	1,5%	43%	41%	13%	1,5%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	0	45	75	21	0	<b>141</b>
	0%	32%	53%	15%	0%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>1</b>	<b>72</b>	<b>101</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>204</b>
	<b>0.5%</b>	<b>35%</b>	<b>50%</b>	<b>14%</b>	<b>0.5%</b>	<b>100%</b>

Sumber : Hasil Analisis, 2017



**Gambar 4. 23 Kemudahan Mendapatkan Parkir Berdasarkan Persepsi Responden**

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan diagram di atas, pada pengguna *park and ride* mayoritas responden memberikan nilai kemudahan

mendapatkan parkir dengan nilai “Mudah” sebanyak 43% (27 responden), sebanyak 41% (26 responden) memberikan nilai kemudahan mendapatkan parkir “Sedang”, sebanyak 13% (8 responden) memberikan nilai kemudahan mendapatkan parkir dengan “Sulit”, dan sebanyak 1,5% (1 responden) masing-masing memberikan nilai kemudahan mendapatkan parkir dengan “Sangat Mudah”, dan “Sangat Sulit”.

Sedangkan pada non pengguna *park and ride* mayoritas responden memberikan nilai kemudahan mendapatkan parkir “Sedang” sebesar 53% (75 responden), sebanyak 32% (45 responden) memberikan nilai kemudahan mendapatkan parkir “Mudah”, dan sebanyak 15% (21 responden) berpendapat “Sulit” dalam mendapatkan parkir. Hal ini dikarenakan pada *peak hour* terkadang pengguna mengalami kesulitan untuk mendapatkan parkir.

Dapat disimpulkan fasilitas *park and ride* yang tersedia saat ini dapat memberikan kemudahan kepada para komuter dalam memperoleh parkir. Mayoritas responden memberikan nilai kemudahan mendapatkan parkir saat ini “Sedang” dengan persentase 50% (101 responden), sebanyak 35% (72 responden) memberikan nilai kemudahan mendapatkan parkir “Mudah”, sebanyak 4% (29 responden) memberikan nilai kemudahan mendapatkan parkir “Sulit”, dan 0,5% (1 responden) lainnya yang berpendapat “Sangat Mudah” dan “Sangat Sulit” dalam mendapatkan parkir.

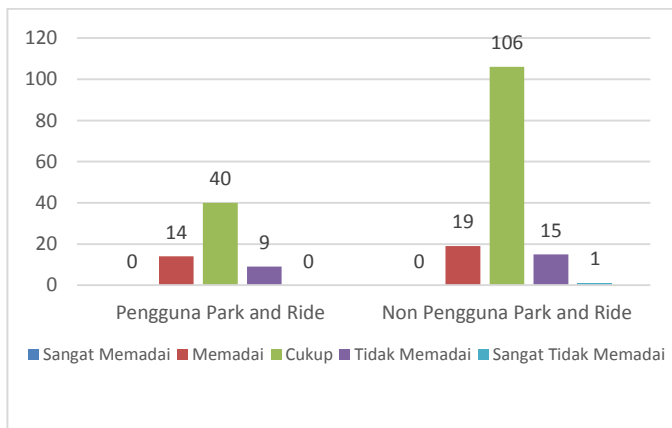
#### B. Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki disediakan bagi pengguna *park and ride* untuk mengakses halte keberangkatan. Lokasi parkir saat ini yang berada di dalam terminal, sedangkan halte keberangkatan Transjakarta berada di area depan terminal sehingga dibutuhkan fasilitas berupa jalur pejalan kaki yang memadai bagi pengguna *park and ride* menuju halte keberangkatan. Berikut penilaian ketersediaan jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride*.

**Tabel 4. 37 Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Responden**

Kategori Komuter	Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki					Jumlah
	Sangat Memadai	Memadai	Cukup	Tidak Memadai	Sangat Tidak Memadai	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	0	14	40	9	0	<b>63</b>
	0%	22%	64%	14%	0%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	0	19	106	15	1	<b>141</b>
	0%	14%	75%	10%	1%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>146</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>204</b>
	<b>0%</b>	<b>16%</b>	<b>71%</b>	<b>12%</b>	<b>1%</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 24 Ketersediaan Jalur Pejalan kaki Berdasarkan Persepsi Responden**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan diagram diatas, pada pengguna *park and ride*, sebanyak 64% (40 responden) memberikan nilai ketersediaan jalur pejalan kaki “Cukup”, sebanyak 22% (14 responden) memberikan nilai ketersediaan jalur pejalan kaki “Memadai”, dan 14% (9



responden) memberikan nilai ketersediaan jalur pejalan kaki “Tidak Memadai”. Pada non pengguna *park and ride*, sebanyak 75% (106 responden) memberikan nilai ketersediaan jalur pejalan kaki “Cukup”, sebanyak 14% (19 responden) memberikan nilai ketersediaan jalur pejalan kaki “Memadai”, sebanyak 10% (15 responden) memberikan nilai “Tidak Memadai”, dan hanya 1% (1 responden) yang memberikan nilai “Sangat Tidak Memadai”.

Secara keseluruhan sebagian besar responden menilai tingkat ketersediaan jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride* sudah cukup memadai. Sebanyak 71% (146 responden) memberikan pendapat ketersediaan jalur pejalan kaki “Cukup”, sebanyak 16% (33 responden) memberikan nilai ketersediaan jalur pejalan kaki “Memadai”, sebanyak 12% (24 responden) memberikan pendapat ketersediaan jalur pejalan kaki “Tidak Memadai”, dan hanya 1% (1 responden) yang memberikan pendapat ketersediaan jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride* saat ini sangat tidak memadai.

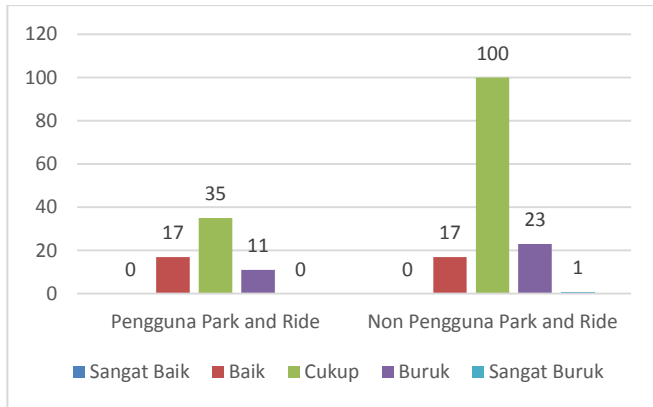
### C. Kondisi Jalur Pejalan Kaki

Perlu tersedianya fasilitas pejalan kaki dengan kondisi yang baik untuk memberikan kenyamanan pada pengguna *park and ride*. Berikut merupakan penilaian responden terhadap kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride* yang sudah tersedia saat ini.

**Tabel 4. 38 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Responden**

Kategori Komuter	Kondisi Jalur Pejalan Kaki					Jumlah
	Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	0	17	35	11	0	<b>63</b>
	0%	27%	56%	17%	0%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	0	17	100	23	1	<b>141</b>
	0%	12%	71%	16%	1%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>135</b>	<b>34</b>	<b>1</b>	<b>204</b>
	<b>0%</b>	<b>16.5%</b>	<b>66%</b>	<b>16.5%</b>	<b>1%</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 25 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Persepsi Responden**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, pada pengguna *park and ride* sebanyak 56% (35 responden) menyatakan kondisi jalur pejalan kaki “Cukup”, sebanyak 27% (17 responden) memberikan nilai kondisi jalur pejalan kaki “Baik”, dan 17% (11 responden) memberikan nilai kondisi jalur pejalan kaki “Buruk”. Sedangkan pada non pengguna *park and ride* sebanyak 71% (100 responden) memberikan penilaian kondisi jalur pejalan kaki “Cukup”, sebanyak 16% (23 responden) memberikan nilai kondisi jalur pejalan kaki saat ini “Buruk”, dan hanya 12% (17 responden) yang memberikan nilai kondisi jalur pejalan kaki saat ini “Baik”.

Secara keseluruhan dapat ditarik kesimpulan bahwa kondisi jalur pejalan kaki yang tersedia saat ini sudah cukup baik. Sebanyak 66% (135 responden) memberikan penilaian kondisi jalur pejalan kaki “Cukup”, dan sebanyak 16,5% (34 responden) memberikan penilaian kondisi jalur pejalan kaki “Baik”. Kondisi jalur pejalan kaki untuk menuju halte keberangkatan terawat cukup baik oleh pengelola terminal dengan adanya petugas kebersihan yang ditugaskan untuk membersihkan jalur pejalan kaki setiap harinya. Namun sebanyak 16,5% (34 responden) lainnya

memberikan penilaian kondisi jalur pejalan kaki saat ini “Buruk”, dan hanya 1% (1 responden) yang memberikan penilaian kondisi jalur pejalan kaki sangat buruk. Hal ini dikarenakan kondisi jalur pejalan kaki yang terputus di beberapa bagian, sehingga mengganggu kenyamanan pengguna menuju halte keberangkatan.

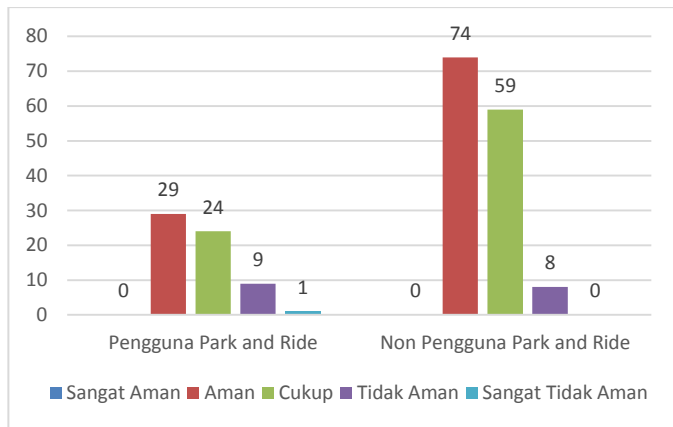
#### D. Tingkat Keamanan

Tingkat keamanan fasilitas *park and ride*, ditinjau dengan adanya fasilitas pos keamanan, CCTV, dan penerangan pada malam hari. Kelengkapan fasilitas keamanan pada area parkir dapat memberikan rasa aman bagi para komuter untuk memarkir kendaraannya. Berikut tabel penilaian tingkat keamanan fasilitas *park and ride* yang tersedia.

**Tabel 4. 39 Tingkat Keamanan Berdasarkan Persepsi Responden**

Kategori Komuter	Tingkat Keamanan Fasilitas <i>Park and Ride</i>					Jumlah
	Sangat Aman	Aman	Cukup	Tidak Aman	Sangat Tidak Aman	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	0	29	24	9	1	<b>63</b>
	0%	46%	38%	14%	2%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	0	74	59	8	0	<b>141</b>
	0%	52%	42%	6%	0%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>0</b>	<b>103</b>	<b>83</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>204</b>
	<b>0%</b>	<b>51%</b>	<b>40%</b>	<b>8%</b>	<b>1%</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 26 Tingkat Keamanan Fasilitas Park and Ride Berdasarkan Persepsi Responden**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, pada pengguna *park and ride* mayoritas responden memberikan nilai tingkat kemananan pada fasilitas parkir “Aman” dengan persentase 46% (29 responden), sebanyak 38% (24 responden) menyatakan tingkat kemananan pada fasilitas parkir “Cukup”, sebanyak 14% (9 responden) menyatakan tingkat kemananan pada fasilitas parkir termasuk kategori “Tidak Aman”, dan sebanyak 2% (1 responden) menyatakan tingkat kemananan pada fasilitas parkir termasuk dalam kategori “Sangat Tidak Aman”.

Sama halnya dengan pengguna *park and ride*, pada non pengguna *park and ride* mayoritas responden memberikan nilai tingkat keamanan fasilitas parkir “Aman” dengan persentase 52% (74 responden), sebanyak 42% (59 responden) memberikan nilai tingkat keamanan fasilitas parkir “Cukup”, dan hanya 6% (8 responden) yang memberikan nilai tingkat kemananan fasilitas parkir “Tidak Aman”.

Dapat ditarik kesimpulan bahwa tingkat keamanan pada fasilitas *park and ride* sudah cukup baik. Hal ini terlihat dari

sebanyak 51% (103 responden) berpendapat tingkat keamanan parkir “Aman”, sebanyak 40% (83 responden) memberikan nilai tingkat keamanan parkir “Cukup”, sebanyak 8% (17 responden) memberikan nilai tingkat keamanan parkir “Tidak Aman”, dan hanya 1% (1 responden) yang memberikan nilai tingkat keamanan parkir “Sangat Tidak Aman”. Fasilitas *park and ride* saat ini sudah dilengkapi dengan adanya pos keamanan, petugas keamanan, dan penerangan yang cukup baik, sehingga mampu memberikan rasa aman bagi pengguna *park and ride*.

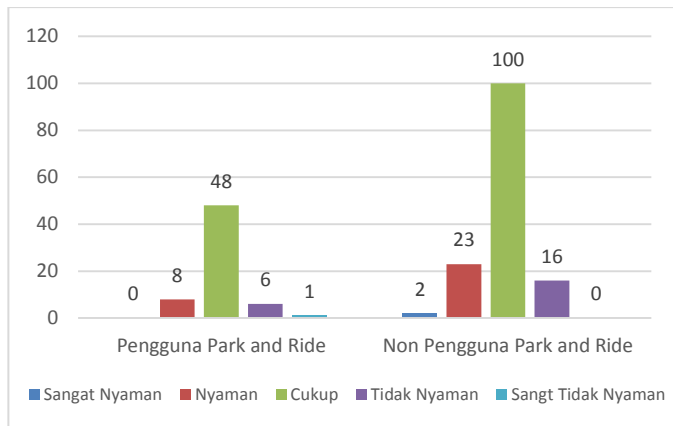
#### E. Tingkat Kenyamanan

Tingkat kenyamanan fasilitas *park and ride* ditinjau dari tersedianya *shelter*, dan fasilitas penunjang lainnya bagi pengguna *park and ride*. Berikut merupakan penilaian terhadap tingkat kenyamanan fasilitas *park and ride*.

**Tabel 4. 40 Tingkat Kenyamanan Fasilitas *Park and Ride* Berdasarkan Persepsi Responden**

Kategori Komuter	Tingkat Kenyamanan Fasilitas <i>Park and Ride</i>					Jumlah
	Sangat Nyaman	Nyaman	Cukup	Tidak Nyaman	Sangat Tidak Nyaman	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	0	8	48	6	1	<b>63</b>
	0%	13%	76%	10%	1%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	2	23	100	16	0	<b>141</b>
	1%	16%	71%	12%	0%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>148</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>204</b>
	<b>1%</b>	<b>15%</b>	<b>72.5%</b>	<b>11%</b>	<b>0.5%</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 27 Tingkat Kenyamanan Fasilitas *Park and Ride* Berdasarkan Persepsi Responden**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, pada pengguna *park and ride* sebagian besar responden memberikan nilai tingkat kenyamanan fasilitas *park and ride* “Cukup” dengan persentase sebesar 76% (48 responden), sebanyak 13% (8 responden) memberikan nilai tingkat kenyamanan “Nyaman”, dan sebanyak 10% (6 responden) memberikan nilai tingkat kenyamanan “Tidak Nyaman”. Pada non pengguna *park and ride* sebagian besar responden memberikan nilai tingkat kenyamanan fasilitas *park and ride* “Cukup” dengan persentase 71% (100 responden), sebanyak 16% (23 responden) memberikan nilai “Nyaman”, sebanyak 12% (16 responden) memberikan nilai tingkat kenyamanan fasilitas *park and ride* “Tidak Nyaman”, dan hanya 1% (2 responden) yang memberikan nilai tingkat kenyamanan “Sangat Nyaman”.

Dapat ditarik kesimpulan tingkat kenyamanan pada fasilitas *park and ride* sudah cukup baik. Sebanyak 72,5% (148 responden) memberikan pendapat tingkat kenyamanan fasilitas *park and ride* saat ini “Cukup”, sebanyak 15% (31 responden) memberikan pendapat tingkat kenyamanan “Nyaman”, sebanyak 11% (22

responden) memberikan nilai tingkat kenyamanan “Tidak Nyaman”, sebanyak 1% (2 responden) memberikan nilai tingkat kenyamanan “Sangat Nyaman”, dan 0,5% (1 responden) memberikan nilai tingkat kenyamanan “Sangat Tidak Nyaman”.

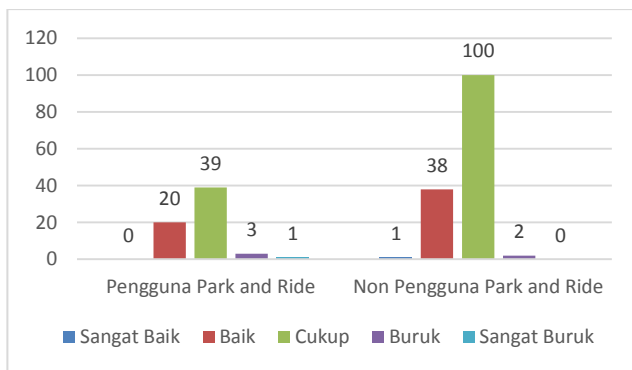
#### F. Layanan Angkutan Umum

Tingkat layanan angkutan yang melayani pengguna *park and ride* sangat berpengaruh terhadap pilihan komuter dalam menggunakan fasilitas *park and ride*. Layanan angkutan yang baik akan semakin menarik komuter untuk menggunakan fasilitas *park and ride*. Tingkat layanan angkutan dinilai dari tingkat frekuensi kedatangan angkutan. Angkutan umum yang melayani pengguna *park and ride* di Kota Tangerang adalah bus Transjakarta yang memiliki frekuensi kedatangan setiap 20 menit setiap harinya. Berikut merupakan penilaian responden terhadap layanan angkutan Transjakarta.

**Tabel 4. 41 Layanan Angkutan Transjakarta Menurut Persepsi Responden**

Kategori Komuter	Layanan Angkutan Transjakarta					Jumlah
	Sangat Baik	Baik	Cukup	Buruk	Sangat Buruk	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	0	20	39	3	1	<b>63</b>
	0%	31%	62%	5%	2%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	1	38	100	2	0	<b>141</b>
	0.5%	27%	71%	1.5%	0%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>1</b>	<b>58</b>	<b>139</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>204</b>
	<b>0.5%</b>	<b>28%</b>	<b>68%</b>	<b>3%</b>	<b>0.5%</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 28 Layanan Angkutan Transjakarta Berdasarkan Persepsi Responden**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, pada pengguna *park and ride* sebagian besar responden memberikan nilai tingkat layanan angkutan Transjakarta “Cukup” dengan persentase 62% (39 responden), sebanyak 31% (20 responden) memberikan nilai tingkat layanan angkutan Transjakarta “Baik”, sebanyak 5% berpendapat tingkat layanan angkutan Transjakarta “Buruk”, dan 2% (1 responden) berpendapat tingkat layanan angkutan Transjakarta “Sangat Buruk”.

Pada non pengguna *park and ride* sebagian besar responden berpendapat layanan angkutan Transjakarta “Cukup” dengan persentase 71% (100 responden), sebanyak 27% (38 responden) berpendapat layanan angkutan Transjakarta “Baik”, sebanyak 1,5% (2 responden) berpendapat tingkat layanan angkutan Transjakarta “Buruk”, dan 0,5% (1 responden) berpendapat tingkat layanan angkutan Transjakarta “Sangat Baik”.

Secara keseluruhan dapat ditarik kesimpulan bahwa layanan angkutan Transjakarta yang melayani pengguna *park and ride* sudah cukup baik. Sebanyak 68% (139 responden) memberikan nilai tingkat layanan angkutan Transjakarta “Cukup”, sebanyak 28% (58 responden) memberikan nilai tingkat layanan angkutan Transjakarta “Baik”, sebanyak 3% (5 responden) memberikan nilai



tingkat layanan angkutan Transjakarta “Buruk”, dan 0,5% (1 responden) memberikan nilai tingkat layanan angkutan Transjakarta “Sangat Baik”, dan “Sangat Buruk”. Bus Transjakarta di Kota Tangerang sudah cukup baik memberikan layanannya dengan waktu interval keberangkatan setiap 20 menit.

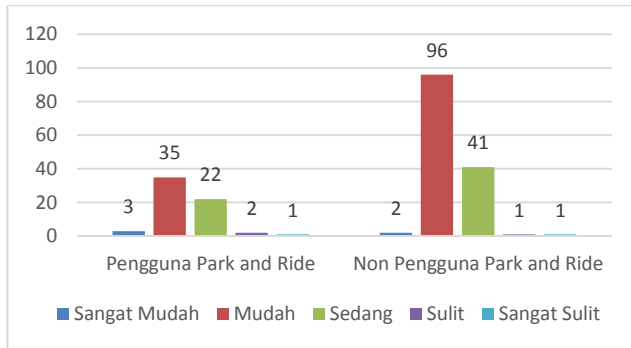
#### G. Kemudahan Mendapatkan Angkutan Pendukung pada Halte Tujuan

Angkutan pendukung pada halte tujuan sangat berpengaruh pada pemilihan penggunaan fasilitas *park and ride*. Halte tujuan yang terintegrasi dengan berbagai moda pendukung akan memudahkan komuter untuk mencapai lokasi tujuan. Berikut tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung berdasarkan persepsi responden.

**Tabel 4. 42 Tingkat Kemudahan Angkutan Pendukung Berdasarkan Persepsi Responden**

Kategori Komuter	Kemudahan Mendapatkan Angkutan Pendukung					Jumlah
	Sangat Mudah	Mudah	Sedang	Sulit	Sangat Sulit	
Pengguna <i>Park and Ride</i>	3	35	22	2	1	<b>63</b>
	5%	56%	34%	3%	2%	<b>100%</b>
Non Pengguna <i>Park and Ride</i>	2	96	41	1	1	<b>141</b>
	2%	68%	29%	0.5%	0.5%	<b>100%</b>
Jumlah	<b>5</b>	<b>131</b>	<b>63</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>204</b>
	<b>2.5%</b>	<b>64%</b>	<b>31%</b>	<b>1.5%</b>	<b>1%</b>	<b>100%</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 29 Kemudahan Mendapatkan Angkutan Pendukung pada Halte Tujuan**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, pada pengguna *park and ride* mayoritas responden memberikan nilai kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Mudah” dengan persentase 56% (35 responden), sebanyak 34% (22 responden) memberikan nilai tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Sedang”, sebanyak 5% (3 responden) memberikan nilai tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Sangat Mudah”, sebanyak 3% (2 responden) memberikan nilai tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Sulit”, dan sebanyak 2% (1 responden) memberikan nilai tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Sangat Sulit”.

Pada non pengguna *park and ride* sebagian besar responden memberikan nilai kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Mudah” dengan persentase 68% (96 responden), sebanyak 29% (41 responden memberikan nilai tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Sedang”, sebanyak 2% (2 responden) memberikan nilai tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Sangat Mudah”, dan 0,5% (1 responden) memberikan nilai tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Sulit”, dan “Sangat Sulit”.

Dapat disimpulkan tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan tergolong mudah menurut persepsi responden. Hal ini disebabkan halte tujuan berada pada kawasan CBD Jakarta sehingga tersedia berbagai macam moda pendukung seperti angkutan kota, kopaja, paratransit (taksi, dan ojek), serta jalur pejalan kaki yang memadai. Sebanyak 64% (131 responden) memberikan nilai tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Mudah”, sebanyak 31% (63 responden) memberikan nilai tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Cukup”, sebanyak 2% (5 responden) memberikan nilai tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Sangat Mudah”, sebanyak 1,5% (3 responden) memberikan nilai tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Sulit”, dan hanya 1% (2 responden) yang memberikan nilai tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung “Sangat Sulit”.

#### 4.2.3 Menganalisis Preferensi Pelaku Pergerakan terhadap Fasilitas *Park and Ride*

Preferensi merupakan harapan atau ekspektasi pelaku pergerakan terhadap fasilitas *park and ride* yang tersedia. Analisis ini didasarkan pada preferensi dari kategori komuter non pengguna *park and ride* yang bersedia berpindah menggunakan fasilitas *park and ride*. Dari total 141 responden kategori komuter non pengguna *park and ride* sebesar 72% atau 101 responden menyatakan kesediaannya untuk berpindah menggunakan fasilitas *park and ride* jika memenuhi beberapa kriteria. Sedangkan sebanyak 28% atau 40 responden menyatakan keberatan untuk berpindah menggunakan fasilitas *park and ride* dengan beberapa alasan. Berikut merupakan preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas *park and ride*.

**Tabel 4. 43 Preferensi Pelaku Pergerakan Berdasarkan Karakteristik Fasilitas *Park and Ride***

Variabel	Preferensi
Ketersediaan Ruang Parkir	Sangat Memadai
Kemudahan Mendapatkan Parkir	Sangat Mudah

Variabel	Preferensi
Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	Sangat Memadai
Kondisi Jalur Pejalan Kaki	Sangat Baik
Tingkat Keamanan	Sangat Aman
Tingkat Kenyamanan	Sangat Nyaman
Layanan Angkutan Umum	Sangat Baik
Kemudahan Mendapatkan Moda Pendukung	Sangat Baik
Tarif Parkir (rata-rata)	Rp 9.109
Tarif Angkutan Umum (rata-rata)	Rp 4.475

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

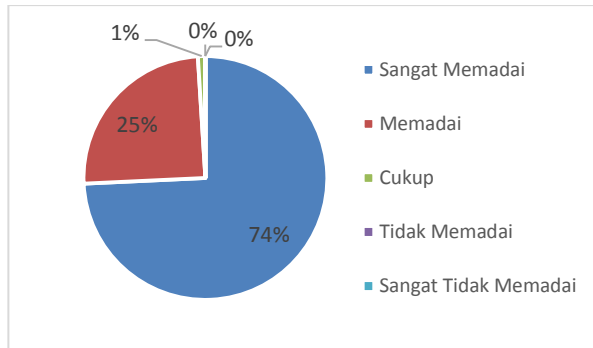
#### A. Ketersediaan Ruang Parkir

Berikut merupakan nilai preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel ketersediaan ruang parkir.

**Tabel 4. 44 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Ketersediaan Ruang Parkir**

Ketersediaan Ruang Parkir	Frekuensi
Sangat memadai	75
Memadai	25
Cukup	1
Tidak memadai	0
Sangat tidak memadai	0
<b>Jumlah</b>	<b>101</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 30 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Ketersediaan Ruang Parkir**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, sebanyak 74% (75 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel ketersediaan ruang parkir “Sangat Memadai”, sebanyak 25% (25 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel ketersediaan ruang parkir “Memadai”, dan 1% (1 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel ketersediaan ruang parkir “Cukup”. Dapat disimpulkan nilai preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel ketersediaan ruang parkir adalah “Sangat Memadai”.

#### B. Kemudahan Mendapatkan Parkir

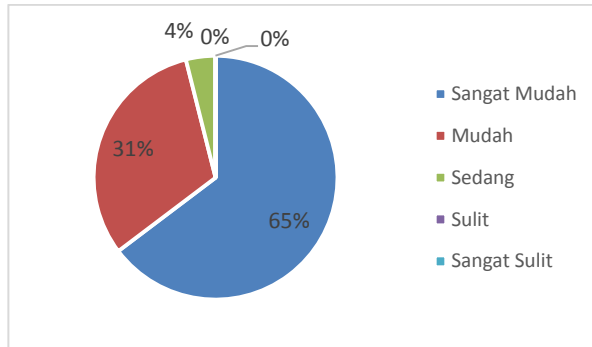
Berikut merupakan nilai preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel kemudahan mendapatkan parkir.

**Tabel 4. 45 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Kemudahan Mendapatkan Parkir**

Kemudahan Mendapatkan Parkir	Frekuensi
Sangat Mudah	66
Mudah	32
Sedang	3
Sulit	0
Sangat Sulit	0

Kemudahan Mendapatkan Parkir	Frekuensi
<b>Jumlah</b>	<b>101</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 31 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Kemudahan Mendapatkan Parkir**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, nilai preferensi untuk variabel kemudahan mendapatkan ruang parkir didominasi nilai “Sangat Mudah” sebanyak 65% (66 responden), sedangkan sebanyak 31% (32 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel kemudahan mendapatkan ruang parkir “Mudah”, dan 4% (3 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel kemudahan mendapatkan ruang parkir “Sedang”. Dapat disimpulkan nilai preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel kemudahan mendapatkan ruang parkir adalah “Sangat Mudah”.

#### C. Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

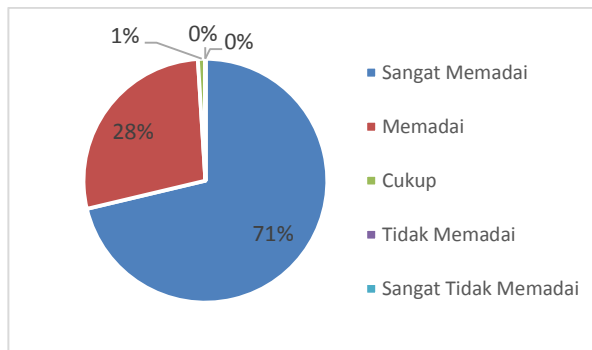
Berikut merupakan nilai preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel ketersediaan jalur pejalan kaki.

**Tabel 4. 46 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki**

Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	Frekuensi
Sangat Memadai	72

Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	Frekuensi
Memadai	28
Cukup	1
Tidak Memadai	0
Sangat Tidak Memadai	0
<b>Jumlah</b>	<b>101</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 32 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, sebanyak 71% (72 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel ketersediaan jalur pejalan kaki “Sangat Memadai”, sebanyak 28% (28 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel ketersediaan jalur pejalan kaki “Memadai”, dan 1% (1 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel ketersediaan jalur pejalan kaki “Cukup”. Dapat disimpulkan nilai preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel ketersediaan jalur pejalan kaki adalah “Sangat Memadai”.

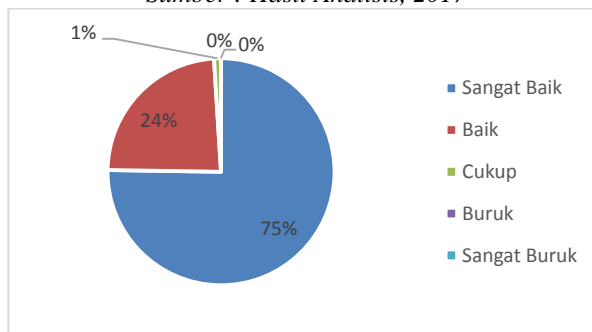
#### D. Kondisi Jalur Pejalan Kaki

Berikut merupakan preferensi pelaku pergerakan terhadap kondisi jalur pejalan kaki.

**Tabel 4. 47 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Kondisi Jalur Pejalan Kaki**

Kondisi Jalur Pejalan Kaki	Frekuensi
Sangat Baik	76
Baik	24
Cukup	1
Buruk	0
Sangat Buruk	0
<b>Jumlah</b>	<b>101</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 33 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Kondisi Jalur Pejalan Kaki**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, nilai preferensi untuk variabel kondisi jalur pejalan kaki didominasi dengan “Sangat Baik” sebanyak 75% (76 responden), sedangkan sebanyak 24% (24 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel kondisi jalur pejalan kaki “Baik”, dan hanya 1% (1 responden) yang memberikan nilai preferensi untuk variabel kondisi jalur pejalan kaki “Cukup”. Dapat disimpulkan nilai preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel kondisi jalur pejalan kaki adalah “Sangat Memadai”.

#### E. Tingkat Keamanan

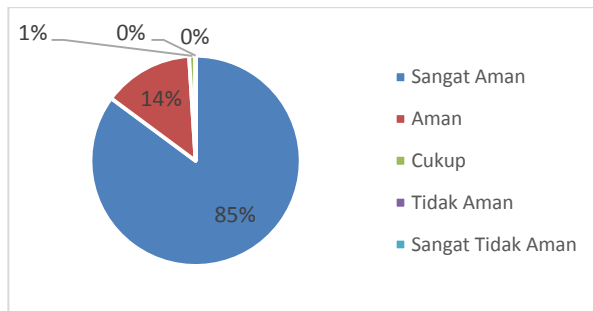
Berikut merupakan preferensi pelaku pergerakan terhadap tingkat keamanan pada fasilitas *park and ride*.



**Tabel 4. 48 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Tingkat Keamanan**

Tingkat Keamanan	Frekuensi
Sangat Aman	86
Aman	14
Cukup	1
Tidak Aman	0
Sangat Tidak Aman	0
<b>Jumlah</b>	<b>101</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 34 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Tingkat keamanan**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, nilai preferensi untuk variabel tingkat keamanan pada fasilitas *park and ride* didominasi dengan “Sangat Aman” sebanyak 85% (86 responden), sedangkan sebanyak 14% (14 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel tingkat keamanan pada fasilitas *park and ride* “Aman”, dan hanya 1% (1 responden) yang memberikan nilai preferensi untuk variabel tingkat keamanan “Cukup”. Dapat disimpulkan nilai preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel tingkat keamanan pada fasilitas *park and ride* adalah “Sangat Aman”.

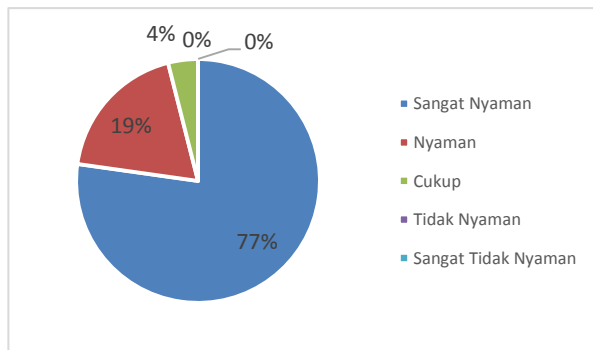
#### F. Tingkat Kenyamanan

Berikut merupakan nilai preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel tingkat kenyamanan pada fasilitas *park and ride*.

**Tabel 4. 49 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Tingkat Kenyamanan**

Tingkat Kenyamanan	Frekuensi
Sangat Nyaman	78
Nyaman	19
Cukup	4
Tidak Nyaman	0
Sangat Tidak Nyaman	0
<b>Jumlah</b>	<b>101</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 35 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Tingkat Kenyamanan**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, nilai preferensi untuk variabel tingkat kenyamanan pada fasilitas *park and ride* didominasi dengan “Sangat Nyaman” sebanyak 77% (78 responden), sedangkan sebanyak 19% (19 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel tingkat kenyamanan pada fasilitas *park and ride* “Nyaman”, dan hanya 4% (4 responden) yang memberikan nilai preferensi untuk variabel tingkat kenyamanan

pada fasilitas *park and ride* “Cukup”. Dapat disimpulkan nilai preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel tingkat kenyamanan pada fasilitas *park and ride* adalah “Sangat Nyaman”.

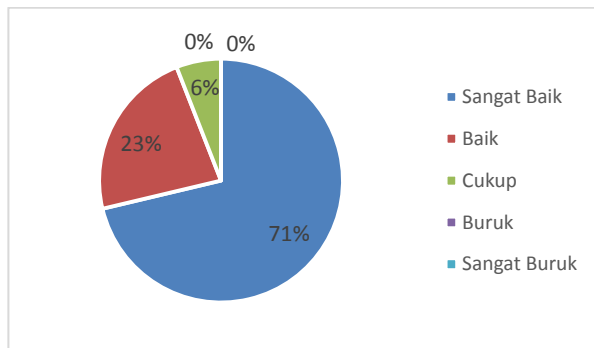
#### G. Layanan Angkutan Umum

Berikut merupakan preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel layanan angkutan Transjakarta yang melayani pengguna *park and ride*.

**Tabel 4. 50 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Layanan Angkutan Umum**

Layanan Angkutan Transjakarta	Frekuensi
Sangat Baik	72
Baik	23
Cukup	6
Buruk	0
Sangat Buruk	0
<b>Jumlah</b>	<b>101</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 36 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Layanan Angkutan Umum**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, nilai preferensi untuk variabel tingkat layanan angkutan Transjakarta yang melayani

pengguna *park and ride* didominasi dengan “Sangat Baik” sebanyak 71% (72 responden), sedangkan sebanyak 23% (23 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel tingkat layanan angkutan Transjakarta dengan nilai “Baik”, dan hanya 6% (6 responden) yang memberikan nilai “Cukup”. Dapat disimpulkan nilai preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel tingkat layanan angkutan Transjakarta adalah “Sangat Baik”.

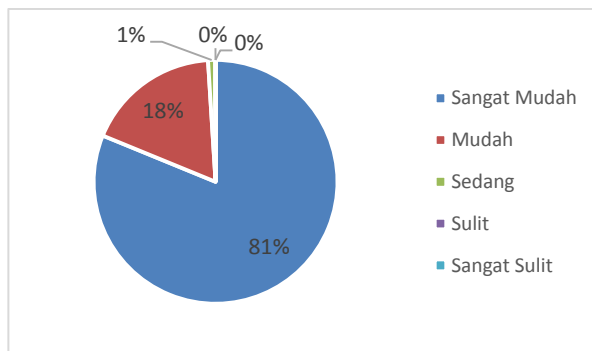
#### H. Kemudahan Mendapatkan Moda Pendukung

Berikut merupakan preferensi pelaku pergerakan terhadap kemudahan mendapatkan moda pendukung pada halte tujuan.

**Tabel 4. 51 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Kemudahan Mendapatkan Moda Pendukung**

Layanan Angkutan Transjakarta	Frekuensi
Sangat Mudah	82
Mudah	18
Sedang	1
Sulit	0
Sangat Sulit	0
<b>Jumlah</b>	<b>101</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 37 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Variabel Kemudahan Mendapatkan Moda Pendukung**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, nilai preferensi untuk variabel kemudahan mendapatkan moda pendukung pada halte tujuan didominasi dengan “Sangat Mudah” sebanyak 81% (82 responden), sedangkan sebanyak 18% (18 responden) memberikan nilai preferensi untuk variabel kemudahan mendapatkan moda pendukung pada halte tujuan “Nyaman”, dan hanya 1% (1 responden) yang memberikan nilai preferensi untuk variabel kemudahan mendapatkan moda pendukung pada halte tujuan dengan “Sedang”. Dapat disimpulkan nilai preferensi pelaku pergerakan terhadap variabel kemudahan mendapatkan moda pendukung pada halte tujuan adalah “Sangat Mudah”.

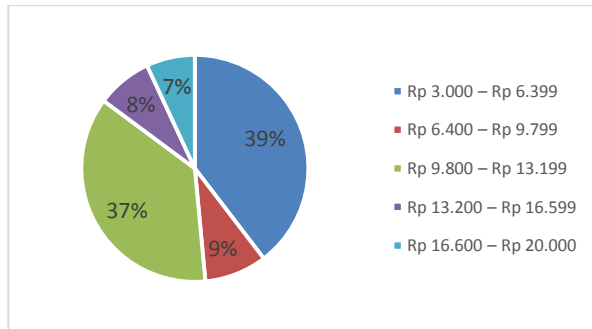
#### I. Tarif Parkir

Preferensi tarif parkir merupakan tarif parkir yang bersedia dibayar jika responden menggunakan fasilitas *park and ride*. Berikut preferensi pelaku pergerakan terhadap tarif parkir pada fasilitas *park and ride*.

**Tabel 4. 52 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Tarif Parkir**

Tarif Angkutan Transjakarta	Frekuensi
Rp 3.000 – Rp 6.399	40
Rp 6.400 – Rp 9.799	9
Rp 9.800 – Rp 13.199	37
Rp 13.200 – Rp 16.599	8
Rp 16.600 – Rp 20.000	7
<b>Jumlah</b>	<b>101</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 38 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Tarif Parkir**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, preferensi tarif parkir yang bersedia dibayar oleh responden memiliki rata-rata tarif sebesar **Rp 9.109**. Tarif ini memiliki nilai yang sangat variatif dan merupakan tarif maksimal yang bersedia responden bayar. Sebanyak 39% (40 responden) bersedia membayar tarif dengan rentang Rp 3.000 – Rp 6.399. Sebanyak 37% (37 responden) bersedia membayar tarif dengan rentang Rp 9.800 – Rp 13.199. Sebanyak 9% (9 responden) bersedia membayar tarif dengan rentang Rp 6.400 – Rp 9.799. Sebanyak 8% (8 responden) yang bersedia membayar tarif dengan rentang Rp 13.200 – Rp 16.599 dan hanya 7% (7 responden) yang bersedia membayar tarif parkir dengan rentang Rp 16.600 – Rp 20.000.

#### J. Tarif Angkutan Umum

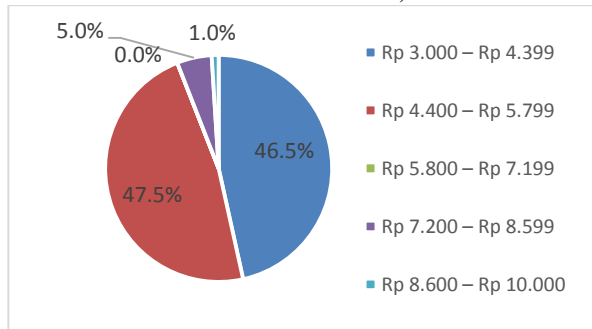
Preferensi tarif angkutan umum merupakan tarif angkutan Transjakarta yang bersedia dibayar jika responden menggunakan fasilitas *park and ride*. Berikut merupakan preferensi pelaku pergerakan terhadap tarif angkutan Transjakarta.

**Tabel 4. 53 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Tarif Angkutan Transjakarta**

Tarif Angkutan Transjakarta	Frekuensi
Rp 3.000 – Rp 4.399	47

Tarif Angkutan Transjakarta	Frekuensi
Rp 4.400 – Rp 5.799	48
Rp 5.800 – Rp 7.199	0
Rp 7.200 – Rp 8.599	5
Rp 8.600 – Rp 10.000	1
<b>Jumlah</b>	<b>101</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*



**Gambar 4. 39 Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Tarif Angkutan Transjakarta**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan hasil analisis diatas, preferensi tarif angkutan Transjakarta yang bersedia dibayar oleh responden memiliki rata-rata tarif sebesar **Rp 4.475**. Sebanyak 47,5% (48 responden) bersedia membayar tarif dengan rentang Rp 4.400 – Rp 5.799. Sebanyak 46,5% (47 responden) bersedia membayar tarif dengan rentang Rp 3.000 – Rp 4.399. Sebanyak 5% (5 responden) bersedia membayar tarif dengan rentang Rp 7.200 – Rp 8.599, dan hanya 1% (1 responden) yang bersedia membayar tarif dengan rentang tarif lebih dari Rp 8.600.

#### **4.2.4 Menganalisis Peluang Penggunaan Fasilitas *Park and Ride* di Kota Tangerang**

Pada analisis ini akan membahas mengenai peluang atau kemungkinan beralihnya non pengguna *park and ride* dari pengguna kendaraan pribadi langsung menuju tempat aktivitas

menjadi penggunaan kendaraan pribadi ke fasilitas *park and ride* di terminal dan melanjutkan perjalanan ke tempat aktivitas dengan menggunakan Transjakarta. Selain itu untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan responden memilih menggunakan *park and ride*. Metode yang digunakan dalam analisis ini adalah regresi logistik biner dengan metode *backward LR*, dimana variabel dependennya berupa variabel dikotomi atau variabel biner.

a. Variabel Dependen

Variabel yang berperan sebagai variabel dependen (Y) adalah non pengguna (0) dan pengguna (1).

b. Variabel Independen

Variabel independen (X) yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari variabel yang berkaitan dengan karakteristik sosial-ekonomi, karakteristik perjalanan, dan karakteristik *park and ride*. Berikut tabel rincian variabel dependen dan independen yang dilengkapi dengan nilai/kategori dalam penelitian.

**Tabel 4. 54 Variabel Dependen dan Variabel Independen pada Penelitian**

Variabel	Kategori
<b>Variabel dependen</b>	
Pilihan penggunaan <i>park and ride</i>	0 = Non pengguna <i>park and ride</i> 1 = Pengguna <i>park and ride</i>
<b>Variabel independen</b>	
<i>Karakteristik Sosial Ekonomi</i>	
Jenis kelamin ( $X_1$ )	0 = Laki-laki 1 = Perempuan
Usia ( $X_2$ )	Data berjenis data metrik (rasio)
Tingkat pendidikan ( $X_3$ )	0 = SMA/Sederajat 1 = Diploma 2 = S1/S2/S3
Pekerjaan ( $X_4$ )	0 = Pelajar/Mahasiswa 1 = Wiraswasta/Pengusaha 2 = PNS/TNI/Polri 3 = Karyawan (Swasta/BUMN)
Pendapatan ( $X_5$ )	0 = < Rp 500.000



Variabel	Kategori
	1 = Rp 500.001 – Rp 1.000.000 2 = Rp 1.000.001 – Rp 2.500.000 3 = Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000 4 = > Rp 5.000.000
<i>Karakteristik Perjalanan</i>	
Lokasi tujuan ( $X_6$ )	0 = Jakarta Timur 1 = Jakarta Utara 2 = Jakarta Selatan 3 = Jakarta Barat 4 = Jakarta Pusat
Maksud perjalanan ( $X_7$ )	0 = Kursus 1 = Berbelanja/rekreasi 2 = Sekolah/kuliah 3 = Bekerja
Lama perjalanan/km ( $X_8$ )	Data berjenis data metrik (rasio)
Biaya perjalanan/km ( $X_9$ )	Data berjenis data metrik (rasio)
Panjang perjalanan ( $X_{10}$ )	Data berjenis data metrik (rasio)
Waktu terjadinya pergerakan ( $X_{11}$ )	0 = 4:31 – 5:30 1 = 5:31 – 6:30 2 = 6:31 – 7:30 3 = 7:31 – 8:30 4 = 8:31 – 9:30 5 = > 9:30
<i>Karakteristik park and ride</i>	
Ketersediaan ruang parkir ( $X_{12}$ )	0 = Sangat tidak memadai 1 = Tidak memadai 2 = Cukup 3 = Memadai 4 = Sangat memadai
Kemudahan mendapatkan parkir ( $X_{13}$ )	0 = Sangat sulit 1 = Sulit 2 = Sedang 3 = Mudah 4 = Sangat mudah
Ketersediaan jalur pejalan kaki pada fasilitas <i>park and ride</i> ( $X_{14}$ )	0 = Sangat tidak memadai 1 = Tidak memadai 2 = Cukup

Variabel	Kategori
	3 = Memadai 4 = Sangat memadai
Kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas <i>park and ride</i> ( $X_{15}$ )	0 = Sangat buruk 1 = Buruk 2 = Cukup 3 = Baik 4 = Sangat baik
Tingkat keamanan ( $X_{16}$ )	0 = Sangat tidak aman 1 = Tidak aman 2 = Cukup 3 = Aman 4 = Sangat aman
Tingkat kenyamanan ( $X_{17}$ )	0 = Sangat tidak nyaman 1 = Tidak nyaman 2 = Cukup 3 = Nyaman 4 = Sangat nyaman
Tingkat layanan angkutan Transjakarta ( $X_{18}$ )	0 = Sangat buruk 1 = Buruk 2 = Cukup 3 = Baik 4 = Sangat baik
Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan ( $X_{19}$ )	0 = Sangat sulit 1 = Sulit 2 = Sedang 3 = Mudah 4 = Sangat mudah
Tarif parkir ( $X_{20}$ )	Data berjenis data metrik (rasio)

Sumber : Hasil Analisis, 2017

#### 4.2.4.1 Uji Kesesuaian Model Regresi Logistik

Analisis regresi logistik digunakan untuk mempelajari dan mengukur hubungan statistik yang terjadi antara dua atau lebih variabel. Variabel yang akan diestimasi nilainya merupakan variabel dependen. Sedangkan variabel independen (X) merupakan variabel yang mempengaruhi variabel dependen (Y). Sebelum

beralih pada model dilakukan uji kesesuaian model untuk melihat kelayakan model. Berikut ini merupakan uji model tersebut.

#### A. Estimasi Parameter

Pada tahap ini tabel *iteration history* berfungsi untuk melihat apakah model dengan memasukkan variabel independen adalah fit dengan data. Model tersebut diiterasi untuk mendapatkan nilai *likelihood* paling maksimum untuk mendapatkan model yang maksimal. Pada tahap awal (*beginning*) nilai  $-2 \text{ Log likelihood}$  adalah 252,208. Dari hasil analisis dengan SPSS (dapat dilihat pada Lampiran) diketahui bahwa nilai  $-2 \text{ Log likelihood}$  setelah dimasukkannya variabel independen mendapatkan nilai paling maksimum sebesar 181,604 dengan mengalami tiga belas (13) tahap iterasi. Dengan perbandingan nilai tersebut, maka model regresi logistik telah dianggap memenuhi prinsip *maximum likelihood* dan dinyatakan model fit dengan data tersebut.

#### B. Uji Signifikansi Model (*Overall Test*)

Uji ini berfungsi untuk melihat apakah terdapat variabel yang berpengaruh terhadap model atau tidak dengan melihat nilai signifikansi dari *Omnibus Test of Model Coefficients*. Jika nilai model signifikansi model dibawah 0,05 maka artinya model dinyatakan signifikan dengan terdapat variabel berpengaruh. Berikut merupakan output dari hasil analisis SPSS.

$H_0$ : Tidak ada variabel independen yang signifikan mempengaruhi variabel dependen

$H_1$ : Minimal terdapat 1 variabel independen yang signifikan mempengaruhi variabel dependen

**Tabel 4. 55 Tabel Uji Signifikansi Model**

Step	Chi Square	df	Sig.
Step 13 <sup>a</sup> Step	-2.261	1	.133
Block	70.604	8	.000
Model	70.604	8	.000

*Sumber : Hasil Analisis SPSS, 2017*

Dari hasil analisis tersebut diperoleh nilai signifikansi model sebesar 0,000 yang artinya kurang dari 0,05 maka  $H_0$  ditolak. Sehingga penambahan variabel independen memberikan pengaruh nyata terhadap model. Dengan demikian model tersebut dinyatakan signifikan dan dapat digunakan lebih lanjut.

### C. Uji Parsial

Setelah model dinyatakan fit dengan data tersebut dilakukan uji parsial. Uji parsial adalah uji signifikansi nilai parameter melalui Uji Statistik *Wald*. Hasil pengujian secara parsial akan menunjukkan apakah suatu variabel independen layak untuk masuk ke dalam model.

$$H_0 : \beta = 0$$

$$H_1 : \beta \neq 0$$

Dengan nilai  $\alpha = 0,1$ , hasil perhitungan SPSS terhadap signifikansi variabel dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel 4. 56 Signifikansi Variabel**

Variabel	Koefisien Variabel (B)	Wald	df	Sig
Pendapatan ( $X_5$ )	.798	11.924	1	.001
Lama perjalanan komuter ( $X_8$ )	1.020	7.793	1	.005
Biaya perjalanan ( $X_9$ )	-.002	18.730	1	.000
Kemudahan Mendapatkan parkir ( $X_{13}$ )	.656	4.354	1	.037
Kondisi jalur pejalan kaki di fasilitas P&R ( $X_{15}$ )	.706	4.029	1	.045
Tingkat keamanan ( $X_{16}$ )	-.658	4.430	1	.035
Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung ( $X_{19}$ )	-.594	3.568	1	.059
Tarif parkir ( $X_{20}$ )	.003	19.227	1	.000
Konstanta	-14.303	21.619	1	.000

*Sumber : Hasil Analisis SPSS, 2017*

Dari hasil analisis SPSS di atas dapat diketahui dari 20 variabel yang dimasukkan ke dalam analisis, maka dihasilkan 8

variabel yang berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen di dalam model. Hal ini terlihat dari masing-masing Sig. yang lebih kecil dari 0,1. Variabel independen yang signifikan secara bersama-sama mempengaruhi peluang penggunaan fasilitas *park and ride* terdiri dari **karakteristik sosial ekonomi** yaitu pendapatan ( $X_5$ ), **karakteristik perjalanan** yaitu lama perjalanan komuter ( $X_8$ ), dan biaya perjalanan ( $X_9$ ), dan **karakteristik fasilitas *park and ride*** yaitu kemudahan mendapatkan parkir ( $X_{13}$ ), kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride* ( $X_{15}$ ), tingkat keamanan ( $X_{16}$ ), kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan ( $X_{19}$ ), dan tarif parkir ( $X_{20}$ ). Dengan ini dapat disimpulkan bahwa delapan variabel tersebut dinyatakan signifikan dan dapat dimasukkan ke dalam model.

#### D. Uji *Goodness of Fit*

Uji ini digunakan untuk menguji kesesuaian model (*goodness of fit*) atau dengan kata lain untuk menguji apakah model yang digunakan sudah sesuai dengan data observasinya atau tidak. Untuk melakukan uji *Goodness Of Fit* dengan melihat nilai Sig. dari *Hosmer and Lemeshow Test*.

$H_0$  : Model sesuai (tidak ada perbedaan nyata antara hasil observasi dengan kemungkinan hasil prediksi model)

$H_1$  : Model tidak sesuai (ada perbedaan nyata antara hasil observasi dengan kemungkinan hasil prediksi model).

**Tabel 4. 57 Tabel *Hosmer and Lemeshow Test***

Step	Chi Square	df	Sig.
13	8.868	8	.354

*Sumber : Hasil Analisis SPSS, 2017*

Dari tabel tersebut dapat disimpulkan bahwa model sesuai atau tidak, nilai Sig. dari *Hosmer and Lemeshow Test* sebesar 0,354 > dari nilai standar Sig. 0,05 yang menunjukkan bahwa model tersebut gagal tolak  $H_0$  atau menerima  $H_0$ . Dengan demikian model telah cukup menjelaskan data atau telah sesuai.

#### E. Model Summary

Untuk melihat kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen, digunakan nilai *Cox & Snell R* dan *Nagelkerke R Square*. Nilai-nilai tersebut disebut juga dengan *Pseudo R-Square*. Berikut tabel *Model Summary* pada penelitian ini.

**Tabel 4. 58 Model Summary**

Step	-2 Log likelihood	Cox & Shell R Square	Nagelkerke R Square
13	181.604 <sup>a</sup>	.293	.412

*Sumber : Hasil Analisis SPSS, 2017*

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa nilai *Nagelkerke R Square* adalah sebesar 0,412, dapat disimpulkan bahwa variabel independen dapat menjelaskan kemungkinan seseorang menggunakan *park and ride* adalah sebesar 41,2%.

#### F. Ketepatan Klasifikasi

Syarat minimum untuk *overall percentage* atau *classification plot* adalah sebesar 75%. Untuk melihat peluang ketepatan klasifikasi maka dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel 4. 59 Tabel Ketepatan Klasifikasi**

Observed		Predicted		
		Non Pegguna	Pegguna	Percentage Correct
Step 13 Kategori komuter	Non	122	19	86.5
	Pegguna	32	31	49.2
	Pegguna			
Overall Percentage				75

*Sumber : Hasil Analisis SPSS, 2017*

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa persentase ketepatan model dalam mengklasifikasi observasi adalah sebesar 75%, sehingga model sudah tepat dalam mengklasifikasikan observasi.

#### 4.2.4.2 Model Peluang Penggunaan Fasilitas *Park and Ride*

Model regresi logistik merupakan model yang dapat menyatakan peluang seseorang untuk memilih suatu alternatif dari dua alternatif yang ada. Persamaan yang digunakan dapat ditulis sebagai berikut.

$$Y = \ln \left[ \frac{p}{1-p} \right] = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \dots + \beta_n X_n$$

Dimana :

$\ln$  : Logaritma natural

$p$  : Peluang pengguna *park and ride*

$1-p$  : Peluang non pengguna *park and ride*

$\beta_0$  : Konstanta

$\beta_n$  : Koefisien variabel X ke n

$X_n$  : Variabel independen/prediktor ke n

Dari hasil analisis regresi logistik menggunakan metode *backward LR* didapatkan dari 20 variabel yang dimasukkan ke dalam analisis maka dihasilkan 8 variabel yang berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Metode *backward* adalah metode dengan memasukkan semua variabel independen, kemudian mengeliminasi satu persatu hingga tersisa variabel independen yang signifikan saja. Eliminasi didasarkan pada variabel independen yang memiliki nilai sig F di atas 0,1. Variabel independen pertama yang dieliminasi merupakan variabel yang memiliki pengaruh paling kecil terhadap variabel dependen. Berikut merupakan hasil yang diperoleh dari analisis SPSS yang akan dimasukkan ke dalam persamaan regresi logistik.

**Tabel 4. 60 Hasil Model Regresi Logistik**

Variabel	Koefisien Variabel (B)	EXP (B)
Pendapatan ( $X_5$ )	.798	2.222
Lama perjalanan komuter ( $X_8$ )	1.020	2.774
Biaya perjalanan ( $X_9$ )	-.002	.998

Variabel	Koefisien Variabel (B)	EXP (B)
Kemudahan Mendapatkan parkir ( $X_{13}$ )	.656	1.926
Kondisi jalur pejalan kaki di fasilitas P&R ( $X_{15}$ )	.706	2.027
Tingkat keamanan ( $X_{16}$ )	-.658	.518
Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung ( $X_{19}$ )	-.594	.552
Tarif parkir ( $X_{20}$ )	.003	1.003
Konstanta	-14.303	000

*Sumber : Hasil Analisis SPSS, 2017*

Besarnya pengaruh masing-masing variabel terhadap variabel dependen ditunjukkan dengan nilai EXP(B) atau disebut juga dengan *odds ratio* (OR). Jika nilai *odds ratio* lebih besar dari 1 maka dapat diindikasikan bahwa ketika nilai variabel independen tersebut meningkat, maka akan terjadi peningkatan peluang penggunaan *park and ride*. Sebaliknya jika nilai *odds ratio* dibawah 1, mengindikasikan ketika nilai variabel independen tersebut dinaikkan maka peluang akan menurun. Pada interpretasi *odds ratio* dilihat dengan memasukkan nilai kategori masing-masing variabel sebesar 1.

Pada karakteristik sosial ekonomi yaitu variabel pendapatan dapat diketahui bahwa kecenderungan seseorang dengan tingkat pendapatan Rp 500.001 – Rp 1.000.000 untuk memilih *park and ride* sebesar 2,222 kali lebih tinggi.

Pada karakteristik perjalanan, yaitu variabel lama perjalanan dapat dilihat bahwa peningkatan waktu tempuh sebesar 1 menit/km, maka kecenderungan seseorang tersebut memilih *park and ride* 2,774 kalinya. Sedangkan pada variabel biaya perjalanan, semakin tinggi biaya perjalanannya dengan kenaikan Rp 1/km kecenderungan seseorang untuk tidak memilih *park and ride* sebesar 1/0,998 kali atau 1,002 kalinya.

Pada karakteristik *park and ride*, jika tingkat kemudahan mendapatkan parkir “Sulit” maka kecenderungan seseorang untuk



memilih *park and ride* 1,926 kali lebih tinggi. Hal ini juga berlaku bagi variabel kondisi jalur pejalan kaki, jika kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride* “Buruk” maka kecenderungan seseorang untuk memilih *park and ride* 2,027 kali lebih tinggi. Pada tingkat keamanan, jika variabel tingkat keamanan “Tidak Aman” maka kecenderungan seseorang untuk memilih *park and ride* 0,518 kali (lebih rendah). Jika tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan “Sulit” maka kecenderungan seseorang untuk memilih *park and ride* 0,552 kali (lebih rendah). Pada variabel tarif parkir dapat dilihat jika terjadi penambahan Rp 1 pada variabel ini maka kecenderungan seseorang menjadi pengguna *park and ride* 1,003 kali lebih tinggi.

Dari hasil analisis tabel di atas dapat diketahui pada karakteristik sosial ekonomi, variabel pendapatan memiliki pengaruh yang cukup besar dalam peluang penggunaan *park and ride* yaitu sebesar 2,222. Pada indikator karakteristik perjalanan, variabel lama perjalanan memiliki pengaruh paling besar dalam peluang penggunaan *park and ride* yaitu sebesar 2,774, dan variabel biaya perjalanan sebesar 0,998.

Pada indikator karakteristik *park and ride* variabel yang memiliki pengaruh paling besar adalah variabel kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride* sebesar 2,027, variabel kemudahan mendapatkan parkir sebesar 1,926, variabel tarif parkir sebesar 1,003, variabel kemudahan mendapatkan angkutan pendukung sebesar 0,552, dan variabel yang memiliki pengaruh paling kecil adalah variabel tingkat keamanan 0,518.

Secara keseluruhan variabel yang memiliki pengaruh paling besar dalam model peluang penggunaan *park and ride* adalah variabel lama perjalanan dan variabel yang memiliki pengaruh paling kecil adalah variabel tingkat keamanan.

Berdasarkan nilai-nilai koefisien variabel (B) pada perhitungan di atas, maka dapat disusun suatu model yang menunjukkan probabilitas penggunaan *park and ride*. Berikut merupakan model yang dapat ditulis sebagai berikut.

$$\ln \left( \frac{P}{1-P} \right) = -14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002 X_9 + 0,656 X_{13} \\ + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20}$$

$$p = \frac{1}{1 + e^{-(-14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002 X_9 + 0,656 X_{13} + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20})}}$$

Dari model di atas, maka dapat diketahui nilai konstanta - 14,303 adalah selisih antara nilai konstan pengguna *Park and ride* dan non pengguna *park and ride* berdasarkan variabel yang signifikan yaitu pendapatan ( $X_5$ ), lama perjalanan komuter ( $X_8$ ), biaya perjalanan ( $X_9$ ), kemudahan mendapatkan parkir ( $X_{13}$ ), kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride* ( $X_{15}$ ), tingkat keamanan ( $X_{16}$ ), kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan ( $X_{19}$ ), dan tarif parkir ( $X_{20}$ ).

#### 4.2.4.3 Estimasi Peluang Penggunaan Fasilitas *Park and Ride* Berdasarkan Preferensi Pelaku Pergerakan

Setelah merumuskan model peluang penggunaan fasilitas *park and ride* maka dilakukan estimasi peluang penggunaan fasilitas *park and ride* guna mendapatkan nilai estimasi peluang. Untuk memperoleh nilai estimasi terbesar, pada penelitian ini digunakan input data preferensi (yang diinginkan) responden non pengguna *park and ride* yang bersedia berpindah menggunakan fasilitas *park and ride*, dengan variabel lainnya didasari dengan persepsi eksisting.

Analisis ini akan dilakukan secara bertahap sesuai dengan urutan bobot variabel untuk mencari peluang terbesar penggunaan *park and ride* dengan mengintervensi variabel yang termasuk ke dalam indikator karakteristik *park and ride*. Terkait karakteristik sosial ekonomi (variabel pendapatan), karakteristik perjalanan (variabel lama perjalanan, dan variabel biaya perjalanan) dianggap tetap atau tidak diintervensi dalam mengestimasi peluang penggunaan *park and ride*.

Berdasarkan hasil analisis sebelumnya, didapatkan bahwa setiap variabel memiliki bobot peubah yang melambangkan tingkat

pengaruh variabel terhadap peningkatan maupun penurunan nilai probabilitas. Bobot peubah ini didapatkan dari nilai koefisien masing-masing variabel. Berikut merupakan bobot peubah dari mulai yang terbesar sampai bobot peubah terkecil dari masing-masing variabel terkait indikator karakteristik *park and ride*.

**Tabel 4. 61 Bobot Peubah pada Variabel terkait Indikator Karakteristik *Park and Ride***

No	Variabel	Bobot
1	Kondisi jalur pejalan kaki di fasilitas P&R ( $X_{15}$ )	0,706
2	Kemudahan Mendapatkan parkir ( $X_{13}$ )	0,656
3	Tarif parkir ( $X_{20}$ )	0,003
4	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung ( $X_{19}$ )	-0,594
5	Tingkat kemanan ( $X_{16}$ )	-0,658

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan bahwa variabel kondisi jalur pejalan kaki memiliki bobot paling besar dalam mempengaruhi peluang non pengguna beralih menjadi pengguna *park and ride*, disusul oleh variabel kemudahan mendapatkan parkir, tarif parkir, kemudahan mendapatkan angkutan pendukung, dan tingkat keamanan.

#### **A. Peluang Eksisting Beralihnya Non Pengguna menjadi Pengguna *Park and Ride***

Untuk mengetahui nilai peluang eksisting pada model maka perlu diketahui nilai variabel saat kondisi eksisting. Nilai variabel pendapatan ( $X_5$ ) diperoleh dari nilai yang paling sering muncul (*mode*). Nilai persepsi terhadap kemudahan mendapatkan parkir ( $X_{13}$ ), kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride* ( $X_{15}$ ), tingkat keamanan ( $X_{16}$ ), kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan ( $X_{19}$ ) diperoleh dari persepsi non pengguna *park and ride* yang bersedia berpindah menggunakan

fasilitas *park and ride* dengan melihat nilai yang paling sering muncul (*mode*).

Nilai variabel lama perjalanan komuter ( $X_8$ ) adalah waktu tempuh dibagi dengan jarak untuk mendapatkan waktu per km. Hal ini guna menyamakan input data pada program SPSS per satuan jarak. Pada variabel biaya perjalanan ( $X_9$ ) diketahui biaya perjalanan total dibagi dengan jarak sehingga didapatkan biaya per km. Kedua variabel ini menggunakan nilai rata-rata. Pada tarif parkir ( $X_{20}$ ) menggunakan rata-rata tarif yang dibayarkan. Berikut merupakan tabel nilai variabel dan probabilitas eksisting pengguna *park and ride*.

**Tabel 4. 62 Tabel Nilai Variabel Eksisting**

Variabel	Nilai Variabel
Pendapatan ( $X_5$ )	3 (Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000)
Lama perjalanan komuter ( $X_8$ )	2,71 menit/km
Biaya perjalanan ( $X_9$ )	Rp 1.539 /km
Kemudahan Mendapatkan parkir ( $X_{13}$ )	2 (Sedang)
Kondisi jalur pejalan kaki di fasilitas P&R ( $X_{15}$ )	2 (Cukup)
Tingkat keamanan ( $X_{16}$ )	3 (Aman)
Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung ( $X_{19}$ )	3 (Mudah)
Tarif parkir ( $X_{20}$ )	Rp 4.257

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Karakteristik non pengguna yang bersedia berpindah menggunakan fasilitas *park and ride* didominasi dengan responden yang memiliki tingkat pendapatan Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000 dengan persentase 42%, lama perjalanan rata-rata sebesar 2,71 menit/km, biaya perjalanan yang dikeluarkan rata-rata Rp 1.539/km per harinya. Persepsi mengenai karakteristik fasilitas *park and ride* pada kemudahan mendapatkan parkir mayoritas responden menilai tingkat kemudahan yaitu “Sedang”, pada kondisi jalur pejalan kaki mayoritas responden menilai kondisi jalur

pejalan kaki “Cukup”, pada tingkat keamanan fasilitas *park and ride* mayoritas responden menilai “Aman”, dan untuk tingkat kemudahan mendapatkan moda pendukung mayoritas responden menilai “Mudah”.

Maka probabilitas penggunaan *park and ride* eksisting pada model tersebut adalah sebagai berikut.

$$\begin{aligned}
 p &= \frac{1}{1 + e^{-(14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002 X_9 + 0,656 X_{13} + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20})}} \\
 &= \frac{1}{1 + e^{-(-14,303 + 0,798 (3) + 1,020 (2,71) - 0,002 (1539) + 0,656 (2) + 0,706 (2) - 0,658 (3) - 0,594 (3) + 0,003 (4257))}} \\
 &= \frac{0,0921}{1 + 0,0921} \\
 &= 0,0844
 \end{aligned}$$

Dari nilai variabel eksisting tersebut peluang penggunaan *park and ride* dengan nilai variabel eksisting adalah sebesar **8,44%**. Kondisi tersebut menggambarkan bahwa nilai peluang penggunaan *park and ride* dengan nilai variabel eksisting tanpa ada intervensi apapun sangatlah rendah.

## **B. Peluang Beralihnya Non Pengguna menjadi Pengguna *Park and Ride* Berdasarkan Variabel Kondisi Jalur Pejalan Kaki**

Preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas *park and ride* didapatkan dari hasil kuesioner yang telah disebar, responden diminta pendapatnya mengenai harapan atau preferensinya terhadap fasilitas *park and ride*. Mayoritas responden non pengguna memiliki harapan bagi kualitas kondisi jalur pejalan kaki “Sangat Baik” dengan nilai 4. Nilai ini yang akan disimulasikan pada model sehingga didapatkan nilai peluang penggunaan *park and ride* yang lebih besar.

**Tabel 4. 63 Perubahan Variabel Kondisi Jalur Pedestrian Berdasarkan Preferensi Pelaku Pergerakan**

Variabel	Preferensi	Eksisting	Nilai
Pendapatan ( $X_5$ )		√	3 (Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000)
Lama perjalanan komuter ( $X_8$ )		√	2,71 menit/km
Biaya perjalanan ( $X_9$ )		√	Rp 1.539 /km
Kemudahan Mendapatkan parkir ( $X_{13}$ )		√	2 (Sedang)
<b>Kondisi jalur pejalan kaki di fasilitas P&amp;R (<math>X_{15}</math>)</b>	√		<b>4 (Sangat Baik)</b>
Tingkat keamanan ( $X_{16}$ )		√	3 (Aman)
Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung ( $X_{19}$ )		√	3 (Mudah)
Tarif parkir ( $X_{20}$ )		√	Rp 4.257

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

$$\begin{aligned}
 p &= \frac{1}{1 + e^{-(14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002 X_9 + 0,656 X_{13} + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20})}} \\
 &= \frac{1}{1 + e^{-(14,303 + 0,798 (3) + 1,020 (2,71) - 0,002 (1539) + 0,656 (2) + 0,706 (4) - 0,658 (3) - 0,594 (3) + 0,003 (4257))}} \\
 &= \frac{0,3786}{1 + 0,3786} \\
 &= 0,2746
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil analisis di atas dapat diketahui bahwa peningkatan kualitas kondisi pedestrian dengan variabel lain tetap, dapat meningkatkan probabilitas penggunaan *park and ride* dapat meningkat hingga 27,46%. Fasilitas *park and ride* saat ini berada di dalam terminal sementara halte keberangkatan Transjakarta berada di kawasan depan terminal. Jalur pejalan kaki ini

merupakan sarana penting yang mengintegrasikan fasilitas *park and ride* dan halte keberangkatan Transjakarta. Oleh karena itu kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride* perlu memiliki kualitas yang baik untuk meningkatkan kenyamanan bagi pengguna *park and ride*.

### C. Peluang Beralihnya Non Pengguna menjadi Pengguna *Park and Ride* Berdasarkan Variabel Kondisi Jalur Pejalan Kaki dan Kemudahan Mendapatkan Parkir

Preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas *park and ride* didapatkan dari hasil kuesioner yang telah disebar, responden diminta pendapatnya mengenai harapan atau preferensinya terhadap fasilitas *park and ride*. Mayoritas responden non pengguna memiliki harapan bagi tingkat kemudahan mendapatkan parkir pada fasilitas *park and ride* “Sangat Mudah” dengan nilai 4. Nilai ini yang akan disimulasikan pada model sehingga didapatkan nilai peluang penggunaan *park and ride* yang lebih besar.

**Tabel 4. 64 Perubahan Variabel Kemudahan Mendapatkan Parkir Berdasarkan Preferensi Pelaku Pergerakan**

Variabel	Preferensi	Eksisting	Nilai
Pendapatan ( $X_5$ )		√	3 (Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000)
Lama perjalanan komuter ( $X_8$ )		√	2,71 menit/km
Biaya perjalanan ( $X_9$ )		√	Rp 1.539 /km
<b>Kemudahan Mendapatkan parkir (<math>X_{13}</math>)</b>	√		<b>4 (Sangat Mudah)</b>
<b>Kondisi jalur pejalan kaki di fasilitas P&amp;R (<math>X_{15}</math>)</b>	√		<b>4 (Sangat Baik)</b>
Tingkat keamanan ( $X_{16}$ )		√	3 (Aman)
Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung ( $X_{19}$ )		√	3 (Mudah)
Tarif parkir ( $X_{20}$ )		√	Rp 4.257

Sumber : Hasil Analisis, 2017

$$\begin{aligned}
 p &= \frac{1}{1 + e^{-(-14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002 X_9 + 0,656 X_{13} + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20})}} \\
 &= \frac{1}{1 + e^{-(-14,303 + 0,798 (3) + 1,020 (2,71) - 0,002 (1539) + 0,656 (4) + 0,706 (4) - 0,658 (3) - 0,594 (3) + 0,003 (4257))}} \\
 &= \frac{1,4050}{1 + 1,4050} \\
 &= 0,5842
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil analisis di atas dapat diketahui bahwa peningkatan kualitas kondisi pedestrian dan kemudahan mendapatkan parkir dengan variabel lain tetap, dapat meningkatkan probabilitas penggunaan *park and ride* hingga 58,42%. Tingkat kemudahan mendapatkan parkir sangat berkaitan dengan waktu yang diperlukan pengguna untuk memperoleh parkir. Semakin mudah dan cepat responden mendapatkan parkir, semakin cepat pula waktu perjalanan responden untuk sampai lokasi tujuan. Selain itu hal ini ditunjang pula dengan adanya perbaikan kondisi jalur pejalan kaki yang baik bagi pengguna *park and ride* menuju halte keberangkatan.

#### **D. Peluang Beralihnya Non Pengguna menjadi Pengguna *Park and Ride* Berdasarkan Variabel Kondisi Jalur Pejalan Kaki, Kemudahan Mendapatkan Parkir, dan Tarif Parkir**

Preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas *park and ride* didapatkan dari hasil kuesioner yang telah disebar, responden diminta pendapatnya mengenai harapan atau preferensinya terhadap fasilitas *park and ride*. Pada variabel tarif parkir responden diminta menuliskan tarif parkir yang bersedia dibayar jika bersedia berpindah menggunakan fasilitas *park and ride*. Nilai yang diambil adalah rata-rata preferensi tarif parkir yaitu Rp 9.109. Nilai ini yang akan disimulasikan pada model sehingga didapatkan nilai peluang penggunaan *park and ride* yang lebih besar.



**Tabel 4. 65 Perubahan Variabel Tarif Parkir Berdasarkan Preferensi Pelaku Pergerakan**

Variabel	Preferensi	Eksisting	Nilai
Pendapatan ( $X_5$ )		√	3 (Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000)
Lama perjalanan komuter ( $X_8$ )		√	2,71 menit/km
Biaya perjalanan ( $X_9$ )		√	Rp 1.539 /km
<b>Kemudahan Mendapatkan parkir (<math>X_{13}</math>)</b>	√		<b>4 (Sangat Mudah)</b>
<b>Kondisi jalur pejalan kaki di fasilitas P&amp;R (<math>X_{15}</math>)</b>	√		<b>4 (Sangat Baik)</b>
Tingkat keamanan ( $X_{16}$ )		√	3 (Aman)
Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung ( $X_{19}$ )		√	3 (Mudah)
<b>Tarif parkir (<math>X_{20}</math>)</b>	√		<b>Rp 9.109</b>

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

$$\begin{aligned}
 p &= \frac{1}{1 + e^{-(14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002 X_9 + 0,656 X_{13} + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20})}} \\
 &= \frac{1}{1 + e^{-(14,303 + 0,798 (3) + 1,020 (2,71) - 0,002 (1539) + 0,656 (4) + 0,706 (4) - 0,658 (3) - 0,594 (3) + 0,003 (9109))}} \\
 &= \frac{482216}{1 + 482216} \\
 &= 0,999998
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil analisis di atas dapat diketahui bahwa peningkatan kualitas kondisi pedestrian, kemudahan mendapatkan parkir, dan peningkatan tarif parkir dengan variabel lain tetap, dapat meningkatkan peluang penggunaan *park and ride* dapat meningkat cukup signifikan yaitu 99,9998%. Hasil tersebut merupakan peningkatan yang sangat signifikan dibandingkan

dengan kondisi eksisting yang hanya 8,44%. Nilai preferensi tarif parkir yang dimasukkan sebesar Rp 9.109 dimana tarif parkir tersebut lebih tinggi dibandingkan tarif parkir eksisting Rp 4000 untuk kendaraan motor dan Rp 6.000 untuk kendaraan mobil. Pelaku pergerakan di wilayah penelitian sudah tidak lagi mementingkan tarif parkir yang murah sebagai salah satu acuan. Bagi pelaku pergerakan, peningkatan tarif parkir yang diikuti dengan perbaikan kualitas fasilitas *park and ride* akan lebih menarik responden menjadi pengguna *park and ride*.

**E. Peluang Beralihnya Non Pengguna menjadi Pengguna *Park and Ride* Berdasarkan Variabel Kondisi Jalur Perjalanan, Kemudahan Mendapatkan Parkir, Tarif Parkir, dan Kemudahan Mendapatkan Angkutan Pendukung**

Preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas *park and ride* didapatkan dari hasil kuesioner yang telah disebar, responden diminta pendapatnya mengenai harapan atau preferensinya terhadap fasilitas *park and ride*. Mayoritas responden non pengguna memiliki harapan bagi tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada fasilitas *park and ride* “Sangat Mudah” dengan nilai 4. Nilai ini yang akan disimulasikan pada model sehingga didapatkan nilai peluang penggunaan *park and ride* yang lebih besar.

**Tabel 4. 66 Perubahan Variabel Kemudahan Mendapatkan Angkutan Pendukung Berdasarkan Preferensi Pelaku Pergerakan**

Variabel	Preferensi	Eksisting	Nilai
Pendapatan ( $X_5$ )		√	3 (Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000)
Lama perjalanan komuter ( $X_8$ )		√	2.71 menit/km
Biaya perjalanan ( $X_9$ )		√	Rp 1604 /km
<b>Kemudahan Mendapatkan parkir (<math>X_{13}</math>)</b>	√		<b>4 (Sangat Mudah)</b>

Variabel	Preferensi	Eksisting	Nilai
Kondisi jalur pejalan kaki di fasilitas P&R (X <sub>15</sub> )	√		4 (Sangat Baik)
Tingkat keamanan (X <sub>16</sub> )		√	3 (Aman)
Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung (X <sub>19</sub> )	√		4 (Sangat Mudah)
Tarif parkir (X <sub>20</sub> )	√		Rp 9.109

Sumber : Hasil Analisis, 2017

$$\begin{aligned}
 p &= \frac{1}{1 + e^{-(-14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002 X_9 + 0,656 X_{13} + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20})}} \\
 &= \frac{1}{1 + e^{-(-14,303 + 0,798 (3) + 1,020 (2,71) - 0,002 (1539) + 0,656 (4) + 0,706 (4) - 0,658 (3) - 0,594 (4) + 0,003 (9109))}} \\
 &= \frac{266279}{1 + 266279} \\
 &= 0,999996
 \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil analisis di atas dapat diketahui bahwa peningkatan kualitas kondisi pedestrian, kemudahan mendapatkan parkir, tarif parkir, dan kemudahan mendapatkan angkutan pendukung dengan variabel lain tetap, dapat meningkatkan peluang penggunaan *park and ride* hingga 99,9996%. Hal ini dikarenakan terjadi peningkatan nilai kondisi jalur pejalan kaki, kemudahan mendapatkan parkir, dan tarif parkir sesuai dengan apa yang diinginkan oleh non pengguna yang bersedia berpindah menggunakan fasilitas *park and ride*, ditambahkan dengan peningkatan kemudahan mendapatkan angkutan pendukung. Semakin mudahnya responden mendapatkan angkutan pendukung akan membantu pergerakan komuter menuju lokasi tujuan.

**F. Peluang Beralihnya Non Pengguna menjadi Pengguna *Park and Ride* Berdasarkan Variabel Kondisi Jalur Pejalan Kaki, Kemudahan Mendapatkan Parkir, Tarif Parkir, Kemudahan Mendapatkan Angkutan Pendukung, dan Tingkat Keamanan**

Preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas *park and ride* didapatkan dari hasil kuesioner yang telah disebar, responden diminta pendapatnya mengenai harapan atau preferensinya terhadap fasilitas *park and ride*. Mayoritas responden non pengguna memiliki harapan bagi tingkat keamanan pada fasilitas *park and ride* “Sangat Aman” dengan nilai 4. Nilai ini yang akan disimulasikan pada model sehingga didapatkan nilai peluang penggunaan *park and ride* yang lebih besar.

**Tabel 4. 67 Perubahan Variabel Tingkat Keamanan Berdasarkan Preferensi Pelaku Pergerakan**

Variabel	Preferensi	Eksisting	Nilai
Pendapatan ( $X_5$ )		√	3 (Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000)
Lama perjalanan komuter ( $X_8$ )		√	2.71 menit/km
Biaya perjalanan ( $X_9$ )		√	Rp 1604 /km
<b>Kemudahan Mendapatkan parkir (<math>X_{13}</math>)</b>	√		<b>4 (Sangat Mudah)</b>
<b>Kondisi jalur pejalan kaki di fasilitas P&amp;R (<math>X_{15}</math>)</b>	√		<b>4 (Sangat Baik)</b>
<b>Tingkat keamanan (<math>X_{16}</math>)</b>	√		<b>4 (Sangat Aman)</b>
<b>Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung (<math>X_{19}</math>)</b>	√		<b>4 (Sangat Mudah)</b>
<b>Tarif parkir (<math>X_{20}</math>)</b>	√		<b>Rp 9.109</b>

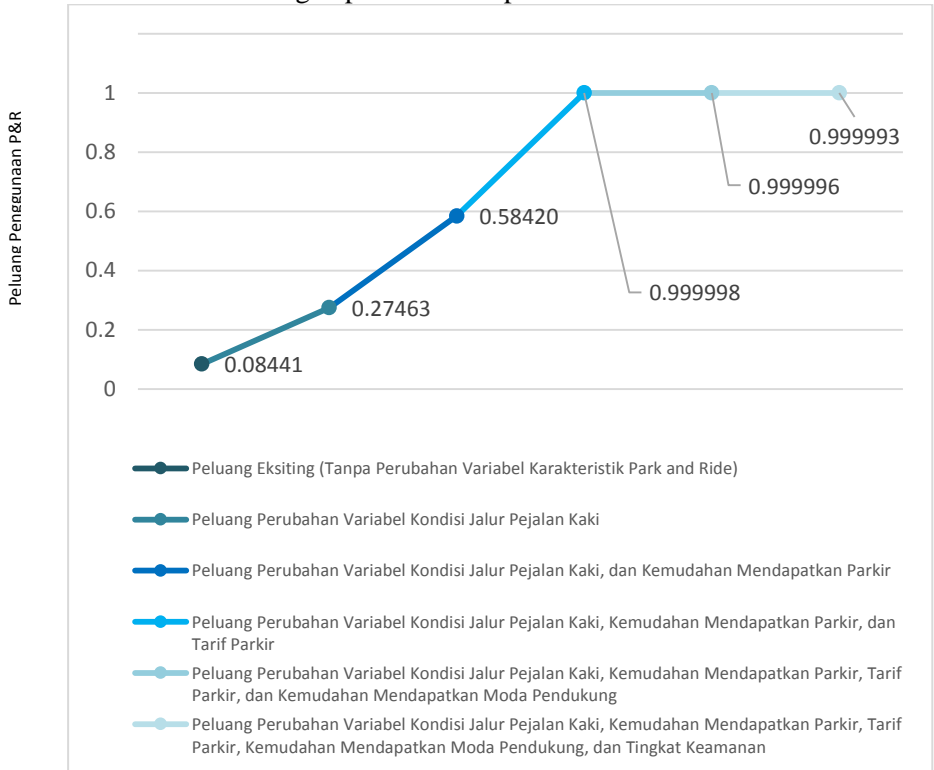
*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

$$\begin{aligned}
p &= \frac{1}{1 + e^{-( -14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002 X_9 + 0,656 X_{13} + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20} )}} \\
&= \frac{1}{1 + e^{-( -14,303 + 0,798 (3) + 1,020 (2,71) - 0,002 (1539) + 0,656 (4) + 0,706 (4) - 0,658 (4) - 0,594 (4) + 0,003 (9109) )}} \\
&= \frac{137873}{1 + 137873} \\
&= 0,999993
\end{aligned}$$

Berdasarkan hasil analisis di atas dapat diketahui bahwa peningkatan kualitas kondisi pedestrian, kemudahan mendapatkan parkir, tarif parkir, kemudahan mendapatkan angkutan pendukung, dan tingkat keamanan dengan variabel lain tetap, dapat meningkatkan peluang penggunaan *park and ride* hingga 99,9993%. Hal ini terjadi dikarenakan adanya peningkatan nilai variabel tarif parkir sesuai dengan apa yang diinginkan oleh non pengguna yang bersedia berpindah menggunakan fasilitas *park and ride*, ditambahkan dengan peningkatan kondisi jalur pejalan kaki, kemudahan mendapatkan parkir, tingkat keamanan, dan tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan. Secara langsung hal tersebut meningkatkan nilai guna atau utilitas pengguna *park and ride*.

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa pelaku pergerakan di wilayah penelitian sudah tidak lagi mementingkan tarif parkir yang murah sebagai salah satu acuan. Sehingga peningkatan tarif parkir yang diikuti dengan peningkatan dan perbaikan kualitas fasilitas *park and ride* dapat meningkatkan kemungkinan beralihnya non pengguna menjadi pengguna *park and ride*. Perbaikan kualitas fasilitas *park and ride* ini dapat ditinjau dari semakin baiknya kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride*, tingkat kemudahan mendapatkan parkir, tingkat keamanan, dan tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan.

Berikut merupakan grafik estimasi nilai peluang berdasarkan perubahan nilai variabel yang termasuk dalam karakteristik *park and ride* sesuai dengan preferensi responden.



**Gambar 4. 40 Grafik Estimasi Peluang Penggunaan Fasilitas *park and ride* Berdasarkan perubahan pada variabel sesuai dengan Preferensi Responden**

*Sumber : Hasil Analisis, 2017*

Berdasarkan analisa di atas, maka dapat dikembangkan rekomendasi pengembangan fasilitas *park and ride* yang akan berpotensi meningkatkan peluang penggunaan fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang sebagai berikut.

**Tabel 4. 68 Rekomendasi Pengembangan Fasilitas *Park and Ride* di Kota Tangerang**

No	Variabel	Hasil Analisis	Kondisi eksisting	Pengembangan Fasilitas Park and Ride di Kota Tangerang
1	Kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas <i>park and ride</i>	Kondisi jalur pejalan kaki memiliki pengaruh yang paling besar terhadap model peluang penggunaan fasilitas <i>park and ride</i> di Kota Tangerang	Area parkir dengan halte keberangkatan bus Transjakarta memiliki jarak $\pm 200$ meter, dan waktu tempuh dengan berjalan kaki $\pm 3$ menit. Kondisi jalur pejalan kaki untuk menuju halte keberangkatan terawat cukup baik oleh pengelola terminal dengan adanya petugas kebersihan yang ditugaskan untuk membersihkan jalur pejalan kaki setiap harinya. Namun jalur pejalan kaki tidak terhubung langsung atau terputus di beberapa bagian menuju halte keberangkatan	Perbaiki jalur pejalan kaki sehingga memiliki akses langsung menuju halte keberangkatan Transjakarta
2	Kemudahan mendapatkan parkir	Kemudahan mendapatkan parkir memiliki pengaruh cukup besar dalam	Tingkat kemudahan mendapatkan parkir tergolong “Mudah” menurut pelaku pergerakan namun pada <i>peak hour</i> terkadang	Peningkatan kapasitas parkir dengan membangun area parkir vertikal dan penyediaan informasi

No	Variabel	Hasil Analisis	Kondisi eksisting	Pengembangan Fasilitas Park and Ride di Kota Tangerang
		model peluang penggunaan fasilitas <i>park and ride</i>	pengguna mengalami kesulitan untuk mendapatkan parkir. Luas parkir saat ini menca	ketersediaan parkir untuk memudahkan pengguna <i>park and ride</i> memperoleh parkir
3	Tarif parkir	Tarif parkir memiliki pengaruh yang cukup besar dalam model peluang penggunaan fasilitas <i>park and ride</i>	Tarif parkir saat ini Rp 4.000 untuk sepeda motor, Rp 6.000 untuk mobil. Pelaku pergerakan saat ini sudah tidak mementingkan tarif yang murah sebagai salah satu acuan. Sehingga rendahnya tarif parkir tidak akan berpengaruh signifikan dalam pemilihan penggunaan fasilitas <i>park and ride</i> .	Peningkatan tarif parkir sesuai preferensi responden yang diikuti dengan perbaikan kualitas fasilitas <i>park and ride</i>
4	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan	Kemudahan mendapatkan angkutan memiliki pengaruh yang tidak terlalu besar dalam model	Tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan tergolong mudah menurut persepsi pelaku pergerakan. Hal ini disebabkan halte tujuan berada pada kawasan CBD Jakarta	Meningkatkan integrasi antar moda pendukung pada halte tujuan dengan rute yang beragam. Halte tujuan dengan layanan angkutan yang baik akan menarik potensi



No	Variabel	Hasil Analisis	Kondisi eksisting	Pengembangan Fasilitas Park and Ride di Kota Tangerang
		peluang penggunaan fasilitas <i>park and ride</i>	sehingga tersedia berbagai macam moda pendukung seperti angkutan kota, kopaja, paratransit (taksi, dan ojek), serta jalur pejalan kaki yang memadai	pengguna <i>park and ride</i> hal ini dikarenakan para pelaku pergerakan dapat memaksimalkan waktu perjalanannya
5	Tingkat keamanan	Tingkat keamanan memiliki pengaruh yang paling kecil dalam model peluang penggunaan fasilitas <i>park and ride</i>	Fasilitas park and ride saat ini belum dilengkapi dengan fasilitas pendukung berupa CCTV, namun sudah ada jaminan keamanan dengan tersedianya pos keamanan, petugas keamanan, dan penerangan yang cukup baik	Peningkatan tingkat keamanan dengan menambahkan fasilitas pendukung seperti CCTV. sehingga mampu memberikan rasa aman bagi pengguna <i>park and ride</i> .

Sumber : Hasil Analisis, 2017

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Dari pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Berdasarkan karakteristik pergerakan komuter baik pengguna *park and ride* dan non pengguna *park and ride* memiliki karakteristik sosial ekonomi yang sama dilihat dari jenis pekerjaan, jenis kelamin, dan tingkat pendidikan. Sedangkan pada tingkat pendapatan dan usia memiliki perbedaan. Sedangkan untuk karakteristik perjalanan, baik pengguna *park and ride* maupun non pengguna *park and ride* memiliki karakteristik yang sama dilihat dari tujuan perjalanan, maksud perjalanan, panjang perjalanan, biaya perjalanan, dan waktu terjadinya pergerakan. Pada lama perjalanan terdapat perbedaan, dimana waktu tempuh pengguna *park and ride* lebih lama dibandingkan non pengguna *park and ride*.
2. Karakteristik *park and ride* dinilai berdasarkan persepsi responden, menurut responden ketersediaan ruang parkir saat ini “Cukup” (65%), kemudahan mendapatkan parkir “Sedang” (50%), ketersediaan jalur pejalan kaki “Cukup” (71%), kondisi jalur pejalan kaki “Cukup” (66%), tingkat keamanan “Aman” (51%), tingkat kenyamanan “Cukup” (72,5%), layanan angkutan umum “Cukup” (68%), dan kemudahan mendapatkan moda pendukung “Mudah” (64%).
3. Preferensi pelaku pergerakan terhadap karakteristik *park and ride* dinilai berdasarkan preferensi non pengguna *park and ride* yang bersedia berpindah menggunakan *park and ride*, dimana pelaku pergerakan memiliki preferensi nilai yang paling tinggi ketersediaan ruang parkir, kemudahan mendapatkan parkir, ketersediaan jalur pejalan kaki, kondisi jalur pejalan kaki, tingkat keamanan, tingkat kenyamanan, layanan angkutan umum, kemudahan mendapatkan moda

pendukung, tarif parkir rata-rata Rp 9.109, dan tarif angkutan umum rata-rata Rp 4.475.

4. Pembentukan model peluang pengguna *park and ride* signifikan dipengaruhi oleh pendapatan ( $X_5$ ), lama perjalanan komuter ( $X_8$ ), biaya perjalanan ( $X_9$ ), kemudahan mendapatkan parkir ( $X_{13}$ ), kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride* ( $X_{15}$ ), tingkat keamanan ( $X_{16}$ ), kemudahan mendapatkan angkutan pendukung pada halte tujuan ( $X_{19}$ ), dan tarif parkir ( $X_{20}$ ).
5. Variabel yang memiliki pengaruh paling besar terhadap peluang penggunaan fasilitas *park and ride* adalah variabel lama perjalanan dan variabel yang memiliki pengaruh paling kecil adalah variabel tingkat keamanan.
6. Model yang dihasilkan dari analisis regresi logistik ini adalah

$$\ln \left( \frac{P}{1-P} \right) = -14,303 + 0,798 X_5 + 1,020 X_8 - 0,002 X_9 + 0,656 X_{13} + 0,706 X_{15} - 0,658 X_{16} - 0,594 X_{19} + 0,003 X_{20}$$

$$p_{\text{pengguna}} = \frac{e^{-14,303+0,798 X_5+1,020 X_8-0,002 X_9+0,656 X_{13}+0,706 X_{15}-0,658 X_{16}-0,594 X_{19}+0,003 X_{20}}}{1 + e^{-14,303+0,798 X_5+1,020 X_8-0,002 X_9+0,656 X_{13}+0,706 X_{15}-0,658 X_{16}-0,594 X_{19}+0,003 X_{20}}}$$

Dengan hasil perhitungan peluang eksisting pengguna *park and ride* masih sangat kecil yaitu 8,44%.

7. Peningkatan peluang pemilihan *park and ride* dapat dilakukan dengan perubahan nilai variabel berdasarkan preferensi pelaku pergerakan terhadap karakteristik fasilitas *park and ride*. Perubahan nilai variabel kondisi jalur pejalan kaki, kemudahan mendapatkan parkir, tarif parkir, tingkat keamanan, dan kemudahan mendapatkan angkutan pendukung dapat meningkatkan peluang penggunaan fasilitas *park and ride* hingga 99,9993%.

## 5.2 Saran dan Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian berikut merupakan saran peneliti terkait pemodelan peluang permintaan fasilitas *park and ride*.

1. Penelitian ini dapat dilanjutkan dengan membedakan peluang permintaan fasilitas *park and ride* berdasarkan pengguna mobil dan pengguna motor.
2. Pada penelitian selanjutnya disarankan untuk membuat rincian masing-masing tingkat preferensi pelaku pergerakan.
3. Pada penelitian selanjutnya disarankan untuk mengambil jumlah sampel yang lebih banyak sehingga kecenderungan dan keinginan pelaku pergerakan dapat semakin terwakili, dan dapat menghasilkan model yang semakin representatif.
4. Diperlukan peningkatan pelayanan fasilitas *park and ride* guna menarik komuter Kota Tangerang untuk menggunakan fasilitas ini berupa perbaikan kondisi jalur pejalan kaki, peningkatan kapasitas parkir dan penyediaan informasi ketersediaan parkir, peningkatan tarif sesuai preferensi responden, peningkatan keamanan dengan menambahkan fasilitas pendukung berupa CCTV.
5. Diperlukan integrasi antara Transjakarta dengan moda transportasi lain pada halte tujuan untuk meningkatkan kemudahan mendapatkan angkutan pendukung bagi pengguna *park and ride*.

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*

## DAFTAR PUSTAKA

### **Jurnal**

- Aragon, F. d. (2004). Park and Ride Options for Tompkins County.
- Asapa, A. G. (2012). Fasilitas Park and Ride Sebagai Bagian Dari Pelayanan Kereta Api Perkotaan (Studi Kasus: Kereta Api Perkotaan Bandung). *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota B SAPPK VIN1*, 1-10.
- Fachmi, A. (2012). Redesain Terminal Poris Plawad Kota Tangerang Provinsi Banten. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota A SAPPK VIN1*, 292-301.
- Hounsell, N., Shrestha, B., & Piao, J. (2011). Enhancing Park and Ride with Access Control; A Case study of Southampton. *Transport Policy*, 194-203.
- Jatmiko, W. (2013). Analisis Dampak Pemasangan ATCS Terhadap Emisi Gas Buang (CO<sub>2</sub>) di Jl. Jend. Sudirman Kota Tangerang. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota, Vol 9*, 134 - 143.
- Utami, T. N. (2016). Identifikasi Kebutuhan Layanan Fasilitas Park and Ride Berdasarkan Persepsi Pengguna Studi Kasus: Park and Ride Vertical Ragunan, Jakarta. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota A SAPPK V5N1*, 29-38.
- Utomo, N. (2012). Fasilitas Park and Ride untuk Mengurangi Kepadatan Arus Lalu Lintas dan Dampak terhadap Lingkungan di Kota Surabaya.
- Niles, J. S., & Pogodzinski, J. (2016). Bus Transit Operational Efficiency Resulting From Passenger Boardings at Park and Rise Facilities.
- Yusfida, I., & Syabri, I. (2015). Model Kerjasama Pengembangan Fasilitas Park and Ride di Stasiun Kereta Api Koridor Tanah Abang-Serpong. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota B SAPPK V4N2*, 327-336.

**Buku**

- Abubakar, I. (2011). *Parkir : Pengantar Perencanaan dan Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Jakarta: TRANSINDO Gastama Media.
- Adisasmita, S. A. (2011). *Jarigan Transportasi Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Anshori, M., & Iswati, S. (2009). *Buku Ajar Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Surabaya: Pusat Penerbitan dan Percetakan Unair (AUP).
- Bungin, B. (2006). *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Darmawan, D. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Field, Andy. (2009). *Discovering Statistics Using SPSS*. Sidoarjo: Sage Publications Ltd: London.
- Khisty, C. J., & Lall, B. K. (2005). *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Jilid I*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- O'Flaherty, C. (2006). *Transport Planning and Traffic Engineering*. Oxford.
- Priyono, D. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Sidoarjo: Zifatama Publishing.
- Sasmita, S. A. (2011). *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Spillar, R. J. (1997). *Park and Ride Planning and Design Guidelines*. New York: Parsons Brinckerhoff Inc.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.

**Conference Proceeding**

- Mahmuda, Buchari, E., & Arliansyah, J. (2015). *Karakteristik Perjalanan Penduduk Urban Palembang Kecamatan*



Kalidoni dan Sematang Borang. *18th FTSP International Symposium*. Bandar Lampung: Unila.

- Olaru, D., Smith, B., Xia, J. (., & Lin, T. (. (2014). Travellers' Attitudes Toward Park and Ride and choice of PnR station: Evidence from Perth, Western Australia. *XVIII Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito, Transporte y Logística* , (pp. 101-120). Panam.

### **Tugas Akhir/Thesis**

- Anisa, D. F. (2014). *Analisis Potensi Permintaan Fasilitas Park and Ride di Jalur Layanan KRL Jabodetabek (Studi Kasus : Stasiun Bogor)*. Skripsi, Universitas Indonesia.
- Aprilliany, V. (2015). *Manajemen Strategi Dinas Perhubungan Dalam Pemanfaatan Bus Trans JABODETABEK di Kota Tangerang*. Skripsi, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
- Bos, I. (2004). *Changing Seats : A Behavioural analysis of P&R Use*. Thesis, TRAIL Research School.
- Ginn, S. (2009). *The Application of Park and Ride and TOD Concepts to Develop A New Framework that Can Maximise Public Transport Patronage*. Masters Thesis, Queensland University of Technology.
- Puspita, T. (2015). *Aplikasi Sistem Informasi Geografi untuk Analisis Kemacetan Lalu Lintas Jalan Arteri dan Kolektor di Pusat Kota Tangerang dan Sekitarnya*. Skripsi, Universitas Gadjah Mada.

### **Report**

- Jacksonville Transportation Authority. (2009). *Park and Ride Study*.
- Urban Land Institute. (2009). *The Dimensions of Parking*.
- Vincent, M., & Hamilton, B. A. (2007). *Park and Ride : Characteristics and Demand Forecasting*. New Zealand: Land Transport New Zealand.

### **Data**

- Badan Pusat Statistik Kota Tangerang. 2016. Kota Tangerang Dalam Angka Tahun 2016. Kota Tangerang : BPS

Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. 2014. Statistik  
Komuter Jabodetabek 2014. Provinsi DKI Jakarta : BPS

## LAMPIRAN

### Lampiran A Desain Survei

Nama : Bella Shintya Putri Ariyani

NRP : 3613100074

Judul : Pemodelan Peluang Penggunaan Fasilitas *Park and Ride* Sebagai Upaya Peningkatan Penggunaan Transjakarta di Kota Tangerang

Dosen Pembimbing : Ketut Dewi Martha Erli Handayani, ST., MT.

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Sumber Data	Metode Pengumpulan Data	Alat Analisis	Output
1	Menganalisis karakteristik pergerakan komuter di Kota Tangerang	Karakteristik perjalanan	Tujuan perjalanan	Data primer	Kuesioner	Statistik Deskriptif	Karakteristik pergerakan komuter di Kota Tangerang
			Waktu terjadinya perjalanan	Data primer	Kuesioner		
			Lama perjalanan	Data primer	Kuesioner		
			Biaya perjalanan	Data primer	Kuesioner		
			Panjang perjalanan	Data primer	Kuesioner		
			Moda pendukung	Data primer	Kuesioner		

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Sumber Data	Metode Pengumpulan Data	Alat Analisis	Output
		Karakteristik sosial ekonomi	Usia	Data primer	Kuesioner		
			Tingkat pendidikan	Data primer	Kuesioner		
			Tingkat pendapatan	Data primer	Kuesioner		
			Jenis kelamin	Data primer	Kuesioner		
			Jenis pekerjaan	Data primer	Kuesioner		
2.	Menganalisis karakteristik fasilitas <i>park and ride</i> di Kota Tangerang	Jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Data primer	Observasi dan kuesioner	Statistik Deskriptif	Karakteristik fasilitas <i>park and ride</i> di Kota Tangerang berdasarkan persepsi responden
			Kondisi jalur pejalan kaki	Data primer	Observasi dan kuesioner		
		Aspek fisik <i>park and ride</i>	Ketersediaan ruang parkir	Data primer	Observasi dan kuesioner		
			Jaminan keamanan	Data primer	Observasi dan kuesioner		
		Tingkat Keamanan dan Kenyamanan	Kenyamanan	Data primer	Observasi dan kuesioner		
			Tarif parkir	Data primer	Observasi dan kuesioner		
		Aspek non fisik	Layanan angkutan umum	Data primer	Observasi dan kuesioner		

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Sumber Data	Metode Pengumpulan Data	Alat Analisis	Output
			Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Data primer	Observasi dan kuesioner		
3	Menganalisis preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas <i>park and ride</i>	Jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Data primer	Observasi dan kuesioner	<i>Revealed preference</i>	Preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas <i>park and ride</i>
			Kondisi jalur pejalan kaki	Data primer	Observasi dan kuesioner		
		Aspek fisik <i>park and ride</i>	Ketersediaan ruang parkir	Data primer	Observasi dan kuesioner		
		Tingkat Keamanan dan Kenyamanan	Jaminan keamanan	Data primer	Observasi dan kuesioner		
			Kenyamanan	Data primer	Observasi dan kuesioner		
		Aspek non fisik	Tarif parkir	Data primer	Observasi dan kuesioner		
			Tarif angkutan umum	Data primer	Observasi dan kuesioner		

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Sumber Data	Metode Pengumpulan Data	Alat Analisis	Output
			Layanan angkutan umum	Data primer	Observasi dan kuesioner		
			Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Data primer	Observasi dan kuesioner		
4	Menganalisis peluang penggunaan fasilitas <i>park and ride</i> di Kota Tangerang			-	-	Regresi Logistik Biner	Peluang penggunaan fasilitas <i>park and ride</i>

*Sumber : Penulis, 2017*

## Lampiran B Lembar Kuesioner Penelitian



### PEMODELAN PELUANG PENGGUNAAN FASILITAS PARK AND RIDE SEBAGAI UPAYA PENINGKATAN PENGGUNAAN TRANSJAKARTA DI KOTA TANGERANG

Bapak/Ibu/Saudara/i yang saya hormati,

Sehubungan dengan penyusunan Tugas Akhir (skripsi), saya selaku mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota ITS Surabaya akan melakukan penelitian berjudul “Pemodelan Peluang Penggunaan Fasilitas *Park and Ride* Sebagai Upaya Peningkatan Penggunaan Transjakarta di Kota Tangerang”. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengestimasi peluang penggunaan fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang, mengetahui karakteristik pergerakan komuter di Kota Tangerang, mengetahui karakteristik *park and ride* di Kota Tangerang, serta mengetahui preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas *park and ride*. Untuk memenuhi kebutuhan data penelitian, saya memohon kesediaan dari Bapak/Ibu/Saudara/i untuk berkenan menjadi responden dan mengisi kuesioner berikut. Saya sebagai peneliti akan menjamin kerahasiaan jawaban dan identitas Bapak/Ibu/Saudara/i serta jawaban yang diberikan hanya untuk keperluan data penelitian ini. Demikian permohonan ini, atas partisipasi Bapak/Ibu/Saudara/i saya ucapkan terimakasih.

Hormat Saya,

**(Bella Shintya Putri Ariyani)**

#### IDENTITAS PENELITIAN

Nama Peneliti	: Bella Shintya Putri Ariyani
NRP	: 361310007
Jurusan	: Perencanaan Wilayah dan Kota
Perguruan Tinggi	: Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya
Kontak	: 082115398343 / bellashintyap@gmail.com

**IDENTITAS RESPONDEN**

<b>Nama Responden</b>	:
<b>Alamat Lengkap</b>	Alamat :  RT/RW : Kelurahan: Kode Pos : Kota : Tangerang
<b>No Telpn Rumah/Kantor /HP</b>	:
<b>Alamat Email</b>	:
<b>Pernyataan Responden</b>	
Saya menyatakan bahwa wawancara ini telah dilaksanakan benar-benar sesuai dengan spesifikasi yang telah ditetapkan dan telah dilakukan dengan seseorang yang tidak saya kenal sebelumnya.	<b>TTD Responden</b>

**IDENTITAS INTERVIEWER**

<b>Nama Interviewer :</b>	
<b>Waktu Interviewer</b>	
<b>Tgl/Bulan/Tahun :</b>	<b>Jam Mulai :</b> <b>Jam Selesai :</b>

**TUJUAN** : Mengetahui karakteristik pergerakan komuter di Kota Tangerang dan preferensi pelaku pergerakan terhadap fasilitas *park and ride*

**KRITERIA RESPONDEN**

- Laki-laki/Perempuan
- Usia minimal 20 tahun
- Berdomisili di Kota Tangerang
- Berkegiatan/Bekerja/Sekolah/Kursus di luar Kota Tangerang dan secara rutin pergi dan pulang (PP) ke tempat tinggal pada hari yang sama (Kometer).



**JIKA ANDA BUKAN PENGGUNA *PARK AND RIDE*, ISI POINT A, B, DAN D, JIKA ANDA PENGGUNA *PARK AND RIDE*, ISI POINT A, DAN C**

**A. Karakteristik Sosial Ekonomi**

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Jenis Kelamin	L/P
2	Usia	..... tahun
3	Pendidikan Terakhir	a. SD b. SMP c. SMA/Sederajat d. Diploma e. S1/S2/S3
4	Pekerjaan	a. Pelajar/Mahasiswa b. Wiraswasta/ Pengusaha c. PNS/TNI/Polri d. Karyawan (Swasta/BUMN) e. Lainnya, sebutkan.....
5	Pendapatan per bulan	a. ≤ Rp 500.000 b. Rp 500.001 – Rp 1.000.000 c. Rp 1.000.001 – Rp 2.500.000 d. Rp 2.500.001- Rp 5.000.000 e. > Rp 5.000.000

**B. Karakteristik Perjalanan**

*(Hanya diisi jika Anda bukan pengguna Park and Ride)*

Perjalanan yang dimaksud pada pertanyaan merupakan perjalanan pada hari kerja

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Lokasi tujuan perjalanan Anda (Nama Jalan/Area)	Jalan .....
2	Tujuan perjalanan sehari-hari Anda	a. Sekolah/kuliah b. Bekerja c. Berbelanja/rekreasi d. Kursus e. Lainnya, sebutkan .....

No	Pertanyaan	Jawaban
3	Waktu yang ditempuh dari tempat tinggal menuju tempat tujuan (dalam menit)	
4	Biaya yang dikeluarkan untuk pembelian bahan bakar (BBM) (nominal)	Rp. .... Per ..... (satuan waktu)
	Biaya yang dikeluarkan untuk perawatan kendaraan (nominal)	Rp. .... Per ..... (satuan waktu)
5	Pukul berangkat dari rumah	
	Pukul tiba di rumah	
6	Jarak yang ditempuh dari tempat tinggal ke tempat tujuan (km)	
7	Jenis kendaraan pribadi yang digunakan	a. Mobil b. Motor
8	Angkutan umum yang tersedia untuk menuju tempat tujuan	a. Angkutan umum (kopaja, angkot) b. Angkutan umum massal (Transjakarta, KRL) c. Paratransit (taksi, ojek, dll) d. Lainnya, sebutkan ....

**C. Karakteristik Perjalanan dan Persepsi terhadap *Park and Ride***  
*(Hanya diisi jika Anda pengguna *Park and Ride*)*

Perjalanan yang dimaksud pada pertanyaan merupakan perjalanan pada hari kerja

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Lokasi tujuan perjalanan Anda (Nama Jalan/Area)	Jalan .....
2	Tujuan perjalanan sehari-hari Anda	a. Sekolah/kuliah b. Bekerja c. Berbelanja/rekreasi d. Kursus e. Lainnya, sebutkan .....

No	Pertanyaan	Jawaban
3	a. Waktu yang ditempuh dari tempat tinggal menuju halte keberangkatan (dalam menit)	
	b. Waktu yang ditempuh di dalam Transjakarta (dalam menit)	
	c. Waktu yang ditempuh dari halte pemberhentian menuju lokasi tujuan (dalam menit)	
4	Biaya yang dikeluarkan untuk pembelian bahan bakar (BBM) (nominal)	Rp. .... Per ..... (satuan waktu)
	Biaya yang dikeluarkan untuk perawatan kendaraan (nominal)	Rp. .... Per ..... (satuan waktu)
	Biaya yang dikeluarkan untuk naik Transjakarta pulang-pergi (nominal)	Rp. .... Per ..... (satuan waktu)
	Biaya yang dikeluarkan dari halte pemberhentian menuju tempat tujuan (nominal)	Rp. .... Per ..... (satuan waktu)
5	Pukul berangkat	
	Pukul tiba di rumah	
6	a. Jarak yang ditempuh dari tempat tinggal menuju halte keberangkatan (dalam km)	
	b. Jarak dari halte pemberhentian menuju lokasi tujuan (dalam km)	
7	Jenis kendaraan pribadi yang digunakan	a. Mobil b. Motor
	Angkutan pendukung yang digunakan dari halte pemberhentian menuju tempat tujuan	a. Angkutan umum (kopaja, angkot) b. Paratransit (taksi, ojek, dll) c. Berjalan kaki d. Lainnya, sebutkan ....

**Persepsi terhadap *Park and Ride***

1. Kemudahan mendapatkan parkir pada fasilitas *park and ride*
  - a. Sangat Mudah
  - b. Mudah
  - c. Sedang
  - d. Sulit
  - e. Sangat Sulit
2. Ketersediaan jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride* menuju halte bus
  - a. Sangat Memadai
  - b. Memadai
  - c. Cukup
  - d. Tidak Memadai
  - e. Sangat Tidak Memadai
3. Kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas *park and ride* menuju halte bus
  - a. Sangat Baik
  - b. Baik
  - c. Cukup
  - d. Buruk
  - e. Sangat Buruk
4. Ketersediaan ruang parkir yang memadai pada fasilitas *park and ride*
  - a. Sangat Memadai
  - b. Memadai
  - c. Cukup
  - d. Tidak Memadai
  - e. Sangat Tidak Memadai
5. Tingkat keamanan ditinjau dari adanya CCTV, pos keamanan, dan pencahayaan pada fasilitas *park and ride* saat ini.
  - a. Sangat Aman
  - b. Aman
  - c. Cukup
  - d. Tidak Aman
  - e. Sangat Tidak Aman

6. Tingkat kenyamanan ditinjau dari tersedianya ruang tunggu/*shelter*, serta fasilitas penunjang lainnya bagi pengguna *park and ride*
  - a. Sangat Nyaman
  - b. Nyaman
  - c. Cukup
  - d. Tidak Nyaman
  - e. Sangat Tidak Nyaman
7. Tingkat layanan angkutan umum (Transjakarta) yang melayani pengguna fasilitas *park and ride*
  - a. Sangat Baik
  - b. Baik
  - c. Cukup
  - d. Buruk
  - e. Sangat Buruk
8. Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung dari halte pemberhentian untuk menuju tempat tujuan
  - a. Sangat Mudah
  - b. Mudah
  - c. Sedang
  - d. Sulit
  - e. Sangat Sulit

**D. Persepsi dan Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Fasilitas *Park And Ride***

*(Hanya diisi jika Anda pengguna Kendaraan Pribadi)*

1. Apakah Anda mengetahui sistem *park and ride* di Kota Tangerang?  
(Jika tidak, interviewer jelaskan tentang *park and ride* dan langsung ke No. 4)
  - a. Ya
  - b. Tidak
2. Apakah Anda pernah mencoba melakukan perjalanan menggunakan *park and ride*? (Jika tidak langsung ke No. 4)
  - a. Pernah

- b. Tidak pernah
3. Apakah Anda puas dengan pelayanan dari fasilitas *park and ride* di Kota Tangerang?
- a. Ya
- b. Tidak

No.	Pertanyaan	Penilaian Persepsi/ Fakta Yang Diterima	Penilaian Harapan/Preferensi
4.	Bagaimana kemudahan mendapatkan parkir pada fasilitas <i>park and ride</i> ?	a. Sangat Mudah b. Mudah c. Sedang d. Sulit e. Sangat Sulit	a. Sangat Mudah b. Mudah c. Sedang d. Sulit e. Sangat Sulit
5.	Bagaimana ketersediaan jalur pejalan kaki pada fasilitas <i>park and ride</i> menuju halte bus?	a. Sangat Memadai b. Memadai c. Cukup d. Tidak Memadai e. Sangat Tidak Memadai	a. Sangat Memadai b. Memadai c. Cukup d. Tidak Memadai e. Sangat Tidak Memadai
6.	Bagaimana kondisi jalur pejalan kaki pada fasilitas <i>park and ride</i> menuju halte bus?	a. Sangat Baik b. Baik c. Cukup d. Buruk e. Sangat Buruk	a. Sangat Baik b. Baik c. Cukup d. Buruk e. Sangat Buruk
7.	Bagaimana ketersediaan ruang parkir pada fasilitas <i>park and ride</i> ?	a. Sangat Memadai b. Memadai c. Cukup d. Tidak Memadai e. Sangat Tidak Memadai	a. Sangat Memadai b. Memadai c. Cukup d. Tidak Memadai e. Sangat Tidak Memadai

No.	Pertanyaan	Penilaian Persepsi/ Fakta Yang Diterima	Penilaian Harapan/Preferensi
8.	Bagaimana tingkat keamanan pada fasilitas <i>park and ride</i> saat ini ditinjau dari adanya CCTV, pos keamanan, dan pencahayaan?	a. Sangat Aman b. Aman c. Cukup d. Tidak Aman e. Sangat Tidak Aman	a. Sangat Aman b. Aman c. Cukup d. Tidak Aman e. Sangat Tidak Aman
9.	Bagaimana tingkat kenyamanan ditinjau dari tersedianya ruang tunggu/ <i>shelter</i> , serta fasilitas penunjang lainnya bagi pengguna <i>park and ride</i> ?	a. Sangat Nyaman b. Nyaman c. Cukup d. Tidak Nyaman e. Sangat Tidak Nyaman	a. Sangat Nyaman b. Nyaman c. Cukup d. Tidak Nyaman e. Sangat Tidak Nyaman
10.	Bagaimana tingkat layanan angkutan umum (Transjakarta) yang melayani pengguna fasilitas <i>park and ride</i> ?	a. Sangat Baik b. Baik c. Cukup d. Buruk e. Sangat Buruk	a. Sangat Baik b. Baik c. Cukup d. Buruk e. Sangat Buruk
11.	Bagaimana tingkat kemudahan mendapatkan angkutan pendukung dari halte pemberhentian untuk menuju tempat tujuan?	a. Sangat Mudah b. Mudah c. Sedang d. Sulit e. Sangat Sulit	a. Sangat Mudah b. Mudah c. Sedang d. Sulit e. Sangat Sulit

No.	Pertanyaan	Penilaian Persepsi/ Fakta Yang Diterima	Penilaian Harapan/Preferensi
12.	Tarif parkir yang bersedia Anda bayar	Rp...	
13.	Tarif angkutan umum (Transjabodetebek) yang bersedia Anda bayar	Rp....	
14.	Apakah anda bersedia berpindah ke Transjakarta dengan menggunakan P&R?	a. Ya b. Tidak Alasannya.....	

*~Sekian dan Terimakasih~*



## Lampiran C Hasil Rekap Kuesioner

### Hasil Kuesioner Karakteristik Sosial Ekonomi

Nama	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Lokasi Tujuan
<i>Non Pengguna</i>						
Adhit	0	30	2	3	3	Jakarta Pusat
Adhitya Sundawa	0	33	2	3	3	Jakarta Selatan
Adit Pratama	0	33	2	3	3	Jakarta Selatan
Aditia Septianto	0	32	2	3	3	Jakarta Barat
Aditya	0	37	2	2	4	Jakarta Pusat
Adjie Bayu Pamungkas	0	47	0	1	4	Jakarta Pusat
Adrian Yusra	0	34	2	3	3	Jakarta Utara
Ahmad Fariza	0	24	2	3	3	Jakarta Pusat
Ahmad Zuhair	0	22	0	0	2	Jakarta Barat
Akbar	0	30	2	2	3	Jakarta Pusat
Akwida Yunanta	0	30	2	3	4	Jakarta Selatan
Aldi Waluyo	0	33	2	3	4	Jakarta Pusat

Nama	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Lokasi Tujuan
Alex Ridwan	0	29	2	1	4	Jakarta Pusat
Alfa Karomah	1	20	0	0	1	Jakarta Timur
Alfiarosa Indah	1	30	2	3	3	Jakarta Pusat
Aliah	1	50	2	2	4	Jakarta Pusat
Alvin Theodora	0	21	0	0	1	Jakarta Barat
Amalia Ulfah	1	27	2	3	3	Jakarta Pusat
Amrizal Ichfan	0	21	0	1	1	Jakarta Barat
Andri iRawan	0	30	2	3	3	Jakarta Pusat
Andrie	0	36	2	2	4	Jakarta Timur
Angga Saputra	0	25	2	2	3	Jakarta Pusat
Anggita	1	25	2	3	3	Jakarta Utara
Anisa	1	23	2	3	3	Jakarta Pusat
Anna Rika	1	32	2	2	4	Jakarta Pusat
Annida IR	1	21	0	0	1	Jakarta Barat
Annida Rahmawati	1	22	0	0	1	Jakarta Barat
Anranur Waisyi	0	32	2	3	4	Jakarta Pusat
Ardhiyanti Setia	1	30	2	3	4	Jakarta Barat

Nama	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Lokasi Tujuan
Ardi Wahrudin	0	38	2	3	4	Jakarta Selatan
Ardiansyah Ramadhan	0	30	2	2	4	Jakarta Pusat
Arifah Sukmayati	1	22	0	0	0	Jakarta Pusat
Astri Rahayu A.	1	34	2	3	3	Jakarta Selatan
Aulia Nur	1	31	2	3	4	Jakarta Pusat
Ayu Andya	1	20	0	0	1	Jakarta Pusat
Bagus Hernanda	0	35	2	2	3	Jakarta Pusat
Benedictus Teofilus	0	23	2	3	3	Jakarta Timur
Bertha Tyas	1	34	2	3	3	Jakarta Pusat
Damayanto	0	34	2	1	4	Jakarta Pusat
David Somer	0	37	2	2	4	Jakarta Pusat
Dea Nurrohma Satriawan	1	21	0	0	1	Jakarta Pusat
Desinta Rahmawati	1	30	2	2	4	Jakarta Pusat
Dhafin	0	32	1	3	3	Jakarta Selatan
Dhivya Rana	1	29	1	3	3	Jakarta Barat
Diana Calista	1	28	2	3	4	Jakarta Timur

Nama	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Lokasi Tujuan
Dina Kaninta	1	21	0	0	1	Jakarta Pusat
Dita Purnama	1	31	1	3	3	Jakarta Pusat
Dzikri Aulia Rizaldi	0	21	0	0	2	Jakarta Pusat
E.B Magor	0	50	2	1	3	Jakarta Barat
Eniy Magor	1	30	1	2	4	Jakarta Pusat
Eras Pamungkas	0	21	0	0	1	Jakarta Barat
Fakhri Azizi	0	27	1	0	2	Jakarta Pusat
Faldi Setyawan	0	29	2	2	4	Jakarta Pusat
Fanny Maulida	1	25	2	3	4	Jakarta Selatan
Fatdatur Ralimah	1	21	0	0	1	Jakarta Barat
Feby Genta Ananda	0	21	0	0	1	Jakarta Barat
Ferlino	0	30	2	2	4	Jakarta Pusat
Ferri Ramadhan	0	28	2	3	3	Jakarta Barat
Fian Oktareza	0	30	2	3	3	Jakarta Pusat
Fikri Haikal	0	32	2	3	3	Jakarta Barat
Geri Susanto	0	31	2	3	4	Jakarta Pusat
Hafidz Rahman	0	22	0	0	2	Jakarta Barat

Nama	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Lokasi Tujuan
Henry Mahadi	0	37	2	3	4	Jakarta Timur
Herdianto	0	31	2	2	4	Jakarta Pusat
Hergo Mariz	0	33	2	3	4	Jakarta Selatan
Hikmah Nuraini	1	31	2	3	3	Jakarta Pusat
Ian Andree Hart	0	32	2	3	4	Jakarta Selatan
Iffah Nurfadhilah	1	33	2	3	3	Jakarta Selatan
Irin Gunawan	1	21	0	0	1	Jakarta Pusat
Irvan Cahyo M.	0	20	0	0	2	Jakarta Selatan
Ito	0	25	0	3	4	Jakarta Utara
Jimmy hartono	0	36	2	3	4	Jakarta Barat
Julianar	1	34	2	3	3	Jakarta Selatan
Khairatunnisa Aurora	1	20	0	0	1	Jakarta Barat
Khalid Satrio	0	28	2	3	3	Jakarta Selatan
Kiki	0	28	2	3	3	Jakarta Barat
Laila Nurul Lita	1	21	0	0	1	Jakarta Timur
Lidia Kristin	1	22	2	0	0	Jakarta Pusat

Nama	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Lokasi Tujuan
Lingga Mahardika	0	41	2	3	4	Jakarta Pusat
Liunsyah Naimah	1	34	2	3	3	Jakarta Selatan
Luky Anggoro	0	30	2	3	3	Jakarta Pusat
M. Arief Henryawan	0	35	2	3	3	Jakarta Selatan
M. Bagas Rahmat	0	36	2	3	4	Jakarta Selatan
M. Galih Nugraha	0	36	2	3	4	Jakarta Selatan
M. Hafith Nugraha	0	22	0	0	1	Jakarta Barat
M. Ilman N.	0	20	2	3	4	Jakarta Barat
M. Nur	0	54	2	3	4	Jakarta Selatan
M. Osanda Kusuma	0	20	0	0	1	Jakarta Barat
M. Ridwan Himawan	0	21	0	0	1	Jakarta Barat
Maharanti Rian Cahya	1	25	1	3	3	Jakarta Pusat
Maulidha Fitria	1	34	2	3	3	Jakarta Pusat
Muhammad Alviansyah	0	23	0	0	2	Jakarta Selatan
Muhammad Hanif	0	35	2	2	3	Jakarta Barat
Muhammad Taufik	0	21	0	0	1	Jakarta Selatan
Mysita Indra	1	20	0	0	1	Jakarta Barat

Nama	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Lokasi Tujuan
Nadira Eldyana	1	22	0	0	1	Jakarta Barat
Nadya Atisha	1	33	2	3	3	Jakarta Barat
Nadya Nabilah Putri	1	34	2	1	4	Jakarta Pusat
Noer Fatah	0	34	2	3	3	Jakarta Pusat
Nur intan rahayu	1	22	0	0	2	Jakarta Pusat
Nur Pitia Ning Ayu	1	21	0	0	1	Jakarta Barat
Nurlí Tris	1	23	1	1	3	Jakarta Utara
Nurul Aisyah	1	30	2	3	3	Jakarta Selatan
Pandu Aditya	0	31	1	3	3	Jakarta Pusat
Prajna	0	21	2	0	1	Jakarta Selatan
Putra Adi	0	31	2	1	4	Jakarta Timur
Rafiar Rahmansyah	0	32	2	3	3	Jakarta Pusat
Rahmadiyah Syifa	1	22	0	0	1	Jakarta Barat
Ridwan Pratama Nugraha	0	30	2	3	4	Jakarta Timur
Rininta Faiza	1	21	0	0	2	Jakarta Pusat
Rizki Adi	0	28	2	3	3	Jakarta Pusat

<b>Nama</b>	<b>Jenis Kelamin</b>	<b>Usia</b>	<b>Tingkat Pendidikan</b>	<b>Pekerjaan</b>	<b>Pendapatan</b>	<b>Lokasi Tujuan</b>
Rizki Gani	0	27	2	2	3	Jakarta Selatan
Rizky Rama	0	32	2	2	3	Jakarta Pusat
Rizky Suci	1	31	2	3	3	Jakarta Barat
Rizqi Faturahman	0	20	0	0	1	Jakarta Selatan
Romi Ethi W	0	31	2	2	3	Jakarta Barat
Roni	0	31	2	3	4	Jakarta Selatan
Rosdiana Utami	1	19	0	0	1	Jakarta Pusat
Ryan Alexander Pasaribu	0	23	1	0	2	Jakarta Selatan
Santi Era	1	33	1	2	4	Jakarta Pusat
Seto Satrio	0	32	2	2	4	Jakarta Selatan
Shauky Ahmad	0	28	2	3	3	Jakarta Barat
Silvia	1	24	1	0	2	Jakarta Utara
Sulton	0	32	2	3	3	Jakarta Barat
Syahrul ramadana	0	23	2	2	3	Jakarta Barat
Syavira Dwiputri	1	22	0	1	2	Jakarta Utara
Taufik hidayat	0	27	2	3	4	Jakarta Selatan
Tb. Bariqi	0	51	2	2	3	Jakarta Pusat



Nama	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Lokasi Tujuan
Totok	0	43	2	3	4	Jakarta Pusat
Verdian	0	21	0	0	2	Jakarta Barat
Vidya	1	27	2	2	3	Jakarta Pusat
Vika Rizkiautami	1	20	0	0	2	Jakarta Barat
Wawan	0	43	2	3	4	Jakarta Pusat
Widia Apri Yanti	1	21	0	0	1	Jakarta Pusat
Wirayanto Natanegoro	0	36	2	3	4	Jakarta Pusat
Wisnu Sari Hidayat	0	21	0	0	2	Jakarta Barat
Yetty Taryati	1	50	2	1	3	Jakarta Pusat
Yohana	1	20	0	0	1	Jakarta Pusat
Yola Eriska	1	32	2	3	3	Jakarta Barat
Yonathan	0	32	2	2	4	Jakarta Pusat
Zulkifar Fahmi	0	33	2	3	3	Jakarta Timur
<b>Pengguna Park and Ride</b>						
Abi Darmala	0	35	2	3	4	Jakarta Selatan
Adam Hilman	0	34	2	3	4	Jakarta Selatan

Nama	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Lokasi Tujuan
Adhi Indra	0	30	2	2	4	Jakarta Barat
Adhyra Rahma	1	28	2	3	4	Jakarta Selatan
Adjie Akbar	0	29	2	2	4	Jakarta Pusat
Agung nugroho	0	34	1	3	4	Jakarta Pusat
Agung P.	0	32	2	3	4	Jakarta Pusat
Alifah Shabrina	1	20	0	0	2	Jakarta Selatan
Aliza Alief	0	34	2	2	4	Jakarta Pusat
Amelinda Fortuna	1	24	2	1	4	Jakarta Barat
Anti Wulandari	1	31	1	3	3	Jakarta Pusat
Arfan nurwanto	0	36	2	3	4	Jakarta Pusat
Arman Dion	0	45	2	2	4	Jakarta Pusat
Arya A.	0	43	2	1	4	Jakarta Pusat
Athar	0	33	2	2	3	Jakarta Pusat
Ati	1	37	2	3	3	Jakarta Utara
Azizah desiwari	1	37	2	3	4	Jakarta Pusat
Benny Anggara	0	28	2	3	4	Jakarta Selatan
Bimo hanif	0	19	0	0	1	Jakarta Pusat

Nama	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Lokasi Tujuan
Brian Muhammad	0	25	2	2	3	Jakarta Selatan
Chandra	0	31	1	3	4	Jakarta Selatan
Cyntia Rizkia	1	25	2	3	3	Jakarta Barat
Denis Zulkarnain	0	42	2	1	4	Jakarta Barat
Dhio Maulana	0	32	2	2	3	Jakarta Timur
Dimas Putra	0	34	2	4	3	Jakarta Pusat
Dipoadi	0	27	1	3	3	Jakarta Barat
Donna	1	31	1	2	3	Jakarta Barat
Eci	0	21	0	0	2	Jakarta Pusat
Ega brianono	0	28	1	3	3	Jakarta Barat
Erza	0	32	2	3	4	Jakarta Pusat
Evelyn Purnamawati	1	21	2	3	4	Jakarta Selatan
Faisal	0	22	0	0	3	Jakarta Pusat
Fajar Kuncoro	0	47	2	3	4	Jakarta Barat
Fasial	0	39	2	2	4	Jakarta Pusat
Fikro Wicaksono	0	32	2	3	3	Jakarta Selatan

Nama	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Lokasi Tujuan
Florentina	1	34	2	2	4	Jakarta Selatan
Ganjar	0	33	1	3	3	Jakarta Barat
Gita Tyfana	1	24	2	3	3	Jakarta Pusat
Gunawan	0	31	2	3	4	Jakarta Utara
Gusty A. Pratama	0	33	2	2	3	Jakarta Pusat
Helena	1	38	2	3	4	Jakarta Barat
Irfan maulidin	0	26	0	3	3	Jakarta Barat
Jery	0	39	2	3	4	Jakarta Pusat
Jordi Putra	0	37	2	3	4	Jakarta Pusat
Karina	1	42	2	3	4	Jakarta Pusat
M. Natsir	0	55	2	3	4	Jakarta Timur
Meilidha Nabila	1	21	2	3	4	Jakarta Pusat
Muhammad Dzaki	0	29	2	3	4	Jakarta Pusat
Nanda Nur Mawadah	1	39	1	3	3	Jakarta Barat
Panji Setya	0	34	2	2	4	Jakarta Pusat
Paramita Fajar	1	21	0	0	2	Jakarta Pusat
Putra Pangestu	0	28	2	3	4	Jakarta Pusat

Nama	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Lokasi Tujuan
Putu Aditya	0	35	2	2	4	Jakarta Pusat
Ramzi	0	31	2	2	3	Jakarta Pusat
Rasyid	0	20	0	0	2	Jakarta Barat
Reza Pahlevi	0	34	2	2	3	Jakarta Pusat
Rido Muhammad	0	32	2	3	4	Jakarta Selatan
Ridwan	0	29	2	2	3	Jakarta Pusat
Tito Handayo	0	20	0	0	1	Jakarta Utara
Vidya Anesti	1	31	2	3	3	Jakarta Pusat
Wahyu Wijayanti	1	35	2	3	3	Jakarta Barat
yulia sulistiani	1	20	0	0	1	Jakarta Utara
Yusuf Kurniawan	0	20	0	0	1	Jakarta Barat

Keterangan :

1. Jenis Kelamin

0 : Laki-Laki

1 : Perempuan

2. Tingkat Pendidikan

- 0 : SMA/Sederajat  
 1 : Diploma  
 2 : S1/S2/S3
3. Pekerjaan  
 0 : Pelajar/Mahasiswa  
 1 : Wiraswasta/Pengusaha  
 2 : PNS/TNI/Polri  
 3 : Karyawan (Swasta/BUMN)

4. Pendapatan  
 0 : < Rp 500.000  
 1 : Rp 500.001 – Rp 1.000.000  
 2 : Rp 1.000.001 – Rp 2.500.000  
 3 : Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000  
 4 : > Rp 5.000.000

### Hasil Kuesioner Karakteristik Perjalanan Pengguna *Park and Ride*

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju terminal (menit)	Waktu tempuh di Transjakarta (menit)	Waktu sampai (menit)	Biaya BBM (Per hari)	Biaya Service (Per hari)	Biaya Transjakarta (Per hari)	Biaya Sampai tujuan	Biaya parkir	Waktu keberangkatan	Jarak menuju terminal (km)	Jarak tempuh Transjakarta (km)	Jarak sampai tujuan (km)	Angkutan pendukung menuju lokasi tujuan
Abi Darmala	3	10	70	3	10000	1667	7000	0	4000	6:00	4	26	0.2	Berjalan kaki
Adam Hilman	3	20	60	5	25000	2333	7000	0	4000	6:00	5	25	0.35	Berjalan kaki
Adhi Indra	3	10	60	8	1429	1000	7000	4000	4000	6:00	6	25	1	Angkutan umum (Kopaja, angkot)
Adhyra Rahma	3	15	65	7	20000	1667	7000	0	4000	6:00	7	29	0.7	Berjalan kaki

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju terminal (menit)	Waktu tempuh di Transjakarta (menit)	Waktu sampai (menit)	Biaya BBM (Per hari)	Biaya Service (Per hari)	Biaya Transjakarta (Per hari)	Biaya Sampai tujuan	Biaya parkir	Waktu keberangkatan	Jarak menuju terminal (km)	Jarak tempuh Transjakarta (km)	Jarak sampai tujuan (km)	Angkutan pendukung menuju lokasi tujuan
Adjie Akbar	3	15	60	10	5333	1500	7000	7000	4000	5:30	7	23	3	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Agung nugroho	3	8	50	11	10000	1133	7000	4500	4000	6:00	2	24	3.5	Angkutan umum (Kopaja, angkot)
Agung P.	3	15	65	8	6667	2500	7000	6000	4000	5:30	6	23	4	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Alifah Shabrina	2	10	70	29	7143	3333	7000	20000	6000	9:00	2	28	15	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Aliza Alief	3	15	70	8	15000	6667	7000	0	4000	6:00	3	25	0.8	Berjalan kaki
Amelinda Fortuna	1	20	55	5	75000	10000	7000	0	6000	9:00	7	22	0.5	Berjalan kaki
Anti Wulandari	3	16	56	2	18000	6667	7000	0	4000	6:30	7	21	0.5	Berjalan kaki
Arfan nurwanto	3	15	60	14	5000	2000	7000	12000	4000	5:30	3	21	3	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Arman Dion	3	20	65	5	8571	1667	7000	4000	4000	6:00	8	25	1	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Arya A.	3	7	50	6	4286	1667	7000	4000	4000	6:00	3	23	1.5	Paratransit (taksi, ojek, dll)

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju terminal (menit)	Waktu tempuh di Transjakarta (menit)	Waktu sampai (menit)	Biaya BBM (Per hari)	Biaya Service (Per hari)	Biaya Transjakarta (Per hari)	Biaya Sampai tujuan	Biaya parkir	Waktu keberangkatan	Jarak menuju terminal (km)	Jarak tempuh Transjakarta (km)	Jarak sampai tujuan (km)	Angkutan pendukung menuju lokasi tujuan
Athar	3	20	55	5	7143	1667	7000	3500	4000	5:45	5	20	1.5	Angkutan umum (Kopaja, angkot)
Ati	3	5	50	35	2857	1667	7000	6000	4000	7:00	1	20	15	Angkutan umum (kopaja, angkot)
Azizah desiwari	3	10	60	10	3571	1000	7000	3500	4000	6:00	4	22	2	Angkutan umum (Kopaja, angkot)
Benny Anggara	3	20	70	15	35714	13333	7000	20000	6000	6:15	4	24	4.5	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Bimo hanif	2	30	100	15	4286	6667	7000	15000	4000	5:00	10	20	3	Angkutan umum (Kopaja, angkot)
Brian Muhammad	3	20	67	3	15000	6667	7000	0	4000	6:00	10.4	29	0.45	Berjalan kaki
Chandra	3	15	50	10	10000	6667	7000	0	4000	5:30	4	24	1	Berjalan kaki
Cyntia Rizkia	3	15	60	5	15000	6667	7000	0	4000	6:00	6	22	0.7	Berjalan kaki
Denis Zulkarnain	3	18	65	12	4286	1667	7000	10000	4000	6:00	7	19	2	Paratransit (taksi, ojek, dll)



Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju terminal (menit)	Waktu tempuh di Transjakarta (menit)	Waktu sampai (menit)	Biaya BBM (Per hari)	Biaya Service (Per hari)	Biaya Transjakarta (Per hari)	Biaya Sampai tujuan	Biaya parkir	Waktu keberangkatan	Jarak menuju terminal 1 (km)	Jarak tempuh Transjakarta (km)	Jarak sampai tujuan (km)	Angkutan pendukung menuju lokasi tujuan
Dhio Maulana	1	15	65	9	20000	2000	7000	7000	6000	6:00	3	23	2	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Dimas Putra	3	5	65	15	15000	1500	7000	10000	4000	6:30	1	21	5	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Dipoadi	3	5	55	5	2857	1333	7000	0	4000	6:00	1.5	21	0.5	Berjalan kaki
Donna	3	21	50	10	3571	1333	7000	3500	4000	6:00	7	21	3	Angkutan umum (Kopaja, angkot)
Eci	2	5	70	5	16667	5556	7000	0	4000	5:30	1.6	48	0.5	Berjalan kaki
Ega brianono	3	7	60	3	3571	1400	7000	0	4000	6:00	4	23	0.2	Berjalan kaki
Erza	3	5	55	10	10000	1667	7000	4500	4000	6:00	1.5	25	3	Angkutan umum (Kopaja, angkot)
Evelyn Purnamawati	3	5	75	10	5000	3333	7000	8000	4000	5:00	1	30	2	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Faisal	3	30	65	20	14286	1667	7000	20000	6000	7:00	7	30	10	Paratransit (taksi, ojek, dll)

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju terminal (menit)	Waktu tempuh di Transjakarta (menit)	Waktu sampai (menit)	Biaya BBM (Per hari)	Biaya Service (Per hari)	Biaya Transjakarta (Per hari)	Biaya Sampai tujuan	Biaya parkir	Waktu keberangkatan	Jarak menuju terminal (km)	Jarak tempuh Transjakarta (km)	Jarak sampai tujuan (km)	Angkutan pendukung menuju lokasi tujuan
Fajar Kuncoro	3	20	50	4	4286	1500	7000	5000	4000	5:30	9	21	2	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Fasial	3	8	50	6	5714	2333	7000	7000	4000	5:00	3	21	1.5	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Fikro Wicaksono	3	15	65	3	14286	5000	7000	5000	4000	6:00	3.5	25	1	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Florentina	3	10	60	10	2857	0	7000	5000	4000	6:00	4	21	4	Angkutan umum (kopaja, angkot)
Ganjar	3	15	55	5	5000	2000	7000	7000	4000	5:00	3	18	2	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Gita Tyfana	3	20	60	2	10000	2667	7000	0	4000	7:00	7	28	0.8	Berjalan kaki
Gunawan	3	2	65	20	4286	1667	7000	12000	4000	6:00	1	25	5	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Gusty A. Pratama	3	6	60	10	5000	2000	7000	10000	4000	5:30	1	20	1.5	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Helena	3	20	60	5	50000	3333	7000	5000	6000	5:30	8	20	2	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Irfan maulidin	3	10	65	7	2857	833	7000	3000	4000	5:30	5	17	2	Angkutan umum

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju terminal (menit)	Waktu tempuh di Transjakarta (menit)	Waktu sampai (menit)	Biaya BBM (Per hari)	Biaya Service (Per hari)	Biaya Transjakarta (Per hari)	Biaya Sampai tujuan	Biaya parkir	Waktu keberangkatan	Jarak menuju terminal (km)	Jarak tempuh Transjakarta (km)	Jarak sampai tujuan (km)	Angkutan pendukung menuju lokasi tujuan
														(Kopaja, angkot)
Jery	3	17	60	8	6667	3333	7000	5000	4000	5:30	7	21	2.5	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Jordi Putra	3	20	65	8	50000	11667	7000	0	6000	6:00	8	25	0.9	Berjalan kaki
Karina	3	3	75	5	2857	1667	7000	5000	4000	6:00	1	21	7	Angkutan umum (Kopaja, angkot)
M. Natsir	3	15	90	20	16667	25000	7000	10000	6000	7:00	2	29	3	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Meilidha Nabila	3	15	55	10	28571	6667	7000	7000	6000	10:00	5	40	2	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Muhammad Dzaki	3	20	70	8	100000	10000	7000	0	6000	5:30	7	28	0.5	Berjalan kaki
Nanda Nur Mawadah	3	10	49	5	15000	1667	7000	0	4000	6:00	5	20	1	Berjalan kaki
Panji Setya	3	5	60	15	9000	1000	7000	10000	4000	5:30	1	21	3	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Paramita Fajar	2	25	65	7	50000	6667	7000	0	6000	7:00	5	25	0.8	Berjalan kaki

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju terminal (menit)	Waktu tempuh di Transjakarta (menit)	Waktu sampai (menit)	Biaya BBM (Per hari)	Biaya Service (Per hari)	Biaya Transjakarta (Per hari)	Biaya Sampai tujuan	Biaya parkir	Waktu keberangkatan	Jarak menuju terminal (km)	Jarak tempuh Transjakarta (km)	Jarak sampai tujuan (km)	Angkutan pendukung menuju lokasi tujuan
Putra Pangestu	3	19	73	4	66667	11667	7000	0	6000	5:45	5	30	0.3	Berjalan kaki
Putu Aditya	3	10	50	10	10000	1667	7000	4000	4000	6:00	2	23	2	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Ramzi	3	20	50	3	15000	1667	7000	3500	4000	5:30	8	21	1	Angkutan umum (Kopaja, angkot)
Rasyid	2	5	50	5	3571	1667	7000	3000	4000	7:00	3	19	1	Angkutan umum (Kopaja, angkot)
Reza Pahlevi	3	10	55	8	4000	2000	7000	3000	4000	5:00	5.5	22	1	Angkutan umum (Kopaja, angkot)
Rido Muhammad	3	7	60	5	25000	3333	7000	0	4000	6:00	2	27	0.45	Berjalan kaki
Ridwan	3	5	65	5	10000	1667	7000	3000	4000	6:00	2	23	1	Angkutan umum (Kopaja, angkot)
Tito Handayo	2	20	60	15	8000	2000	7000	3500	4000	9:00	5	23	1	Angkutan umum (kopaja, angkot)
Vidya Anesti	3	10	75	8	14286	6667	7000	0	4000	6:00	2	28	0.5	Berjalan kaki

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju terminal (menit)	Waktu tempuh di Transjakarta (menit)	Waktu sampai (menit)	Biaya BBM (Per hari)	Biaya Service (Per hari)	Biaya Transjakarta (Per hari)	Biaya Sampai tujuan	Biaya parkir	Waktu keberangkatan	Jarak menuju terminal 1 (km)	Jarak tempuh Transjakarta (km)	Jarak sampai tujuan (km)	Angkutan pendukung menuju lokasi tujuan
Wahyu Wijayanti	3	25	60	3	2857	833	7000	4000	4000	6:00	11	20	1	Paratransit (taksi, ojek, dll)
yulia sulistiani	1	20	75	15	2857	0	7000	3500	4000	9:00	4	22	5	Paratransit (taksi, ojek, dll)
Yusuf Kurniawan	2	20	60	10	15000	6667	7000	10000	6000	6:00	3	21	7	Paratransit (taksi, ojek, dll)

### Hasil Kuesioner Karakteristik Perjalanan Non Pengguna *Park and Ride*

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju lokasi tujuan (menit)	Biaya Perjalanan Per hari	Waktu keberangkatan	Jarak sampai tujuan (km)
Adhit	3	100	23667	6:00	30
Adhitya Sundawa	3	80	106667	5:30	19
Adit Pratama	3	62	36667	6:00	28
Aditia Septianto	3	75	23095	6:00	28
Aditya	3	65	30000	6:00	31
Adjie Bayu Pamungkas	1	55	23333	11:00	39
Adrian Yusra	3	65	21667	5:30	30
Ahmad Fariza	3	84	35000	6:00	25
Ahmad Zuhair	2	67	18159	6:00	26

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju lokasi tujuan (menit)	Biaya Perjalanan Per hari	Waktu keberangkatan	Jarak sampai tujuan (km)
Akbar	3	75	33333	5:30	28
Akwida Yunanta	3	80	28333	6:00	29
Aldi Waluyo	3	62	16952	5:30	32
Alex Ridwan	3	81	56667	6:00	31
Alfa Karomah	0	66	18333	10:00	33
Alfiarosa Indah	3	69	21667	6:00	29
Aliah	1	73	21000	6:00	31
Alvin Theodora	2	60	21667	8:00	16
Amalia Ulfah	3	65	58333	6:00	30
Amrizal Ichfan	2	74	121429	6:00	26
Andri iRawan	3	72	18333	5:30	28
Andrie	3	65	115000	6:00	21
Angga Saputra	3	80	25333	6:00	27
Anggita	3	85	23000	6:15	28
Anisa	3	81	18333	6:00	29
Anna Rika	3	65	81667	6:00	25
Annida IR	2	60	19999	7:00	20
Annida Rahmawati	2	56	106667	7:00	26
Anranur Waisyi	3	70	116667	5:30	21
Ardhiyanti Setia	3	71	22333	6:00	31
Ardi Wahrudin	3	76	21667	6:00	25
Ardiansyah Ramadhan	3	68	27143	5:30	29
Arifah Sukmayati	2	74	20952	8:00	38

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju lokasi tujuan (menit)	Biaya Perjalanan Per hari	Waktu keberangkatan	Jarak sampai tujuan (km)
Astri Rahayu A.	3	70	110000	7:00	21
Aulia Nur	3	65	60000	6:00	22
Ayu Andya	2	70	156667	7:00	32
Bagus Hernanda	3	65	35000	6:00	25
Benedictus Teofilus	3	80	106667	7:00	46
Bertha Tyas	3	57	22333	6:00	29
Damayanto	3	70	30000	6:00	23
David Somer	3	92	21667	6:00	30
Dea Nurrohma Satriawan	0	75	106667	8:00	25
Desinta Rahmawati	3	75	28333	6:00	27
Dhafin	3	75	25333	7:00	46
Dhivya Rana	3	55	158333	6:00	23
Diana Calista	3	105	71667	7:00	32
Dina Kaninta	2	70	26667	9:00	30
Dita Purnama	3	75	18333	6:30	26
Dzikri Aulia Rizaldi	2	90	76667	9:00	41
E.B Magor	3	61	23333	6:00	28
Eniy Magor	3	105	23333	5:30	29
Eras Pamungkas	2	65	23333	7:00	27
Fakhri Azizi	2	100	12143	7:00	30
Faldi Setyawan	3	85	23333	6:00	29
Fanny Maulida	3	96	76667	5:45	37

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju lokasi tujuan (menit)	Biaya Perjalanan Per hari	Waktu keberangkatan	Jarak sampai tujuan (km)
Fatdatur Ralimah	2	63	108333	7:00	21
Feby Genta Ananda	2	60	142857	8:30	26
Ferlino	3	80	160000	6:00	33
Ferri Ramadhan	3	90	49048	5:30	25
Fian Oktareza	3	80	111667	6:10	26
Fikri Haikal	3	65	24000	6:00	27
Geri Susanto	3	75	20333	6:00	35
Hafidz Rahman	2	65	30000	8:00	26
Henry Mahadi	3	85	21667	6:00	40
Herdianto	3	103	17619	6:00	39
Hergo Mariz	3	70	26667	6:00	25
Hikmah Nuraini	3	84	21667	5:30	42
Ian Andree Hart	3	65	25000	5:30	25
Iffah Nurfadhilah	3	75	19286	6:00	30
Irin Gunawan	0	80	23333	9:00	30
Irvan Cahyo M.	2	75	23333	8:00	27
Ito	3	55	50000	5:30	30
Jimmy hartono	3	65	75000	6:00	50
Julianar	1	106	85000	9:00	44
Khairatunnisa Aurora	3	60	13333	6:00	37
Khalid Satrio	3	95	32833	6:00	35
Kiki	3	60	23095	6:30	36
Laila Nurul Lita	2	65	90000	8:00	23



Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju lokasi tujuan (menit)	Biaya Perjalanan Per hari	Waktu keberangkatan	Jarak sampai tujuan (km)
Lidia Kristin	1	74	18333	10:00	35
Lingga Mahardika	3	105	35238	6:00	27
Liunsyah Naimah	3	70	17619	6:00	29
Luky Anggoro	3	65	26667	6:00	24
M. Arief Henryawan	3	70	35000	6:30	35
M. Bagas Rahmat	3	75	110000	6:00	40
M. Galih Nugraha	3	65	28333	6:00	21
M. Hafith Nugraha	2	66	106667	6:30	17
M. Ilman N.	3	63	110000	6:00	21
M. Nur	3	80	30952	6:15	32
M. Osanda Kusuma	2	53	22667	7:00	27
M. Ridwan Himawan	2	89	32333	8:00	28
Maharanti Rian Cahya	3	75	33333	6:00	30
Maulidha Fitria	3	80	22619	6:00	24
Muhammad Alviansyah	2	75	40000	7:00	20
Muhammad Hanif	3	65	30000	6:30	23
Muhammad Taufik	2	75	14833	6:00	30
Mysita Indra	2	65	85000	8:00	23
Nadira Eldyana	2	67	65000	8:00	27
Nadya Atisha	3	65	28333	6:00	25
Nadya Nabilah Putri	1	70	125000	10:00	37
Noer Fatah	3	80	28333	5:30	20

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju lokasi tujuan (menit)	Biaya Perjalanan Per hari	Waktu keberangkatan	Jarak sampai tujuan (km)
Nur intan rahayu	2	130	30667	6:00	34
Nur Pitia Ning Ayu	2	58	23333	7:30	22
Nurli Tris	3	80	25000	6:10	27
Nurul Aisyah	3	85	135000	6:30	32
Pandu Aditya	3	75	20667	6:00	30
Prajna	2	90	30333	5:30	33
Putra Adi	3	75	36667	5:15	52
Rafiar Rahmansyah	3	65	31667	6:00	26
Rahmadiyah Syifa	2	67	25000	6:00	20
Ridwan Pratama Nugraha	3	90	39286	5:45	40
Rininta Faiza	2	97	31667	7:00	36
Rizki Adi	3	75	35667	6:00	28
Rizki Gani	3	70	25000	5:30	25
Rizky Rama	3	80	22810	6:00	28
Rizky Suci	3	85	53667	6:00	29
Rizqi Faturahman	2	80	108333	8:00	42
Romi Ethl W	3	65	23333	6:00	28
Roni	3	83	18667	6:00	33
Rosdiana Utami	2	75	43667	8:00	38
Ryan Alexander Pasaribu	2	90	75000	7:00	43
Santi Era	3	74	26476	6:00	26
Seto Satrio	3	95	47333	5:30	36
Shauky Ahmad	3	75	30952	5:30	25

Nama	Maksud Perjalanan	Waktu menuju lokasi tujuan (menit)	Biaya Perjalanan Per hari	Waktu keberangkatan	Jarak sampai tujuan (km)
Silvia	2	100	36667	7:00	34
Sulton	3	72	18500	5:00	26
Syahrul ramadana	3	72	34800	6:00	25
Syavira Dwiputri	2	61	35333	8:00	29
Taufik hidayat	3	90	250000	5:00	50
Tb. Bariqi	3	80	70500	6:00	30
Totok	3	75	105000	5:50	40
Verdian	2	194	80833	8:00	39
Vidya	3	75	13333	6:00	24
Vika Rizkiautami	2	67	106667	8:00	28
Wawan	3	85	65667	5:30	30
Widia Apri Yanti	2	78	20952	8:00	30
Wirayanto Natanegoro	3	80	30000	6:00	30
Wisnu Sari Hidayat	2	67	18333	7:00	19
Yetty Taryati	3	80	129667	10:00	29
Yohana	2	58	15952	7:00	32
Yola Eriska	3	62	86667	6:00	25
Yonathan	3	87	55571	6:00	34
Zulkifar Fahmi	3	120	11310	4:50	55

## Keterangan

## 1. Maksud Perjalanan

0 : Kursus

1 : Berbelanja/rekreasi

2 : Sekolah/kuliah

3 : Bekerja

Karakteristik Fasilitas *Park and Ride* Berdasarkan Persepsi Pelaku Pergerakan

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
<b>Pengguna <i>Park and Ride</i></b>									
Abi Darmala	Cukup	Sedang	Tidak Memadai	Buruk	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Adam Hilman	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Nyaman	Baik	Mudah	4000
Adhi Indra	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Adhyra Rahma	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Adjie Akbar	Tidak Memadai	Sulit	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Baik	Sangat Sulit	4000
Agung nugroho	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Agung P.	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Alifah Shabrina	Cukup	Mudah	Cukup	Baik	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	6000

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
Aliza Alief	Cukup	Mudah	Cukup	Baik	Aman	Nyaman	Baik	Mudah	4000
Amelinda Fortuna	Memadai	Mudah	Cukup	Baik	Aman	Cukup	Baik	Mudah	6000
Anti Wulandari	Cukup	Sedang	Memadai	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Arfan nurwanto	Memadai	Mudah	Cukup	Baik	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Arman Dion	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Arya A.	Cukup	Mudah	Tidak Memadai	Buruk	Cukup	Cukup	Buruk	Sedang	4000
Athar	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Ati	Tidak Memadai	Sedang	Tidak Memadai	Buruk	Tidak Aman	Tidak Nyaman	Cukup	Mudah	4000
Azizah desiwari	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Benny Anggara	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	6000
Bimo hanif	Cukup	Sedang	Cukup	Baik	Cukup	Tidak Nyaman	Cukup	Sedang	4000
Brian Muhammad	Cukup	Sedang	Cukup	Baik	Cukup	Cukup	Baik	Sedang	4000
Chandra	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Cyntia Rizkia	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Aman	Cukup	Baik	Mudah	4000
Denis Zulkarnain	Cukup	Sedang	Cukup	Buruk	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Dhio Maulana	Memadai	Mudah	Cukup	Baik	Aman	Nyaman	Baik	Mudah	6000
Dimas Putra	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Baik	Sedang	4000

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
Dipoadi	Memadai	Mudah	Tidak Memadai	Buruk	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Donna	Cukup	Sulit	Memadai	Baik	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Eci	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Tidak Aman	Cukup	Baik	Sangat Mudah	4000
Ega briantono	Memadai	Sedang	Cukup	Cukup	Tidak Aman	Tidak Nyaman	Cukup	Sedang	4000
Erza	Cukup	Mudah	Memadai	Baik	Aman	Nyaman	Cukup	Mudah	4000
Evelyn Purnamawati	Memadai	Sangat Mudah	Memadai	Baik	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	4000
Faisal	Tidak Memadai	Sulit	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	6000
Fajar Kuncoro	Tidak Memadai	Sulit	Memadai	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sulit	4000
Fasial	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Nyaman	Cukup	Sangat Mudah	4000
Fikro Wicaksono	Cukup	Mudah	Cukup	Baik	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Florentina	Tidak Memadai	Sulit	Tidak Memadai	Buruk	Tidak Aman	Tidak Nyaman	Sangat Buruk	Mudah	4000
Ganjar	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Gita Tyfana	Cukup	Mudah	Memadai	Baik	Aman	Nyaman	Baik	Mudah	4000
Gunawan	Cukup	Mudah	Cukup	Buruk	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Gusty A. Pratama	Cukup	Sedang	Memadai	Cukup	Tidak Aman	Cukup	Buruk	Sedang	4000

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
Helena	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Sangat Mudah	6000
Irfan maulidin	Tidak Memadai	Sulit	Memadai	Cukup	Tidak Aman	Tidak Nyaman	Buruk	Sulit	4000
Jery	Cukup	Sedang	Memadai	Cukup	Cukup	Tidak Nyaman	Baik	Sedang	4000
Jordi Putra	Cukup	Mudah	Memadai	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	6000
Karina	Tidak Memadai	Sulit	Tidak Memadai	Buruk	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	4000
M. Natsir	Cukup	Mudah	Memadai	Baik	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	6000
Meilidha Nabila	Tidak Memadai	Sangat Sulit	Tidak Memadai	Buruk	Sangat Tidak Aman	Sangat Tidak Nyaman	Cukup	Mudah	6000
Muhammad Dzaki	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	6000
Nanda Nur Mawadah	Memadai	Sedang	Cukup	Baik	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	4000
Panji Setya	Cukup	Sedang	Tidak Memadai	Buruk	Tidak Aman	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Paramita Fajar	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Baik	Mudah	6000
Putra Pangestu	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	6000
Putu Aditya	Tidak Memadai	Sulit	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	4000

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
Ramzi	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Rasyid	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Nyaman	Cukup	Mudah	4000
Reza Pahlevi	Cukup	Sedang	Tidak Memadai	Buruk	Tidak Aman	Cukup	Baik	Sedang	4000
Rido Muhammad	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Ridwan	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Tito Handayo	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Baik	Mudah	4000
Vidya Anesti	Memadai	Sedang	Memadai	Cukup	Cukup	Nyaman	Cukup	Mudah	4000
Wahyu Wijayanti	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Tidak Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
yulia sulistiani	Memadai	Sedang	Memadai	Baik	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Yusuf Kurniawan	Cukup	Mudah	Cukup	Baik	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	6000
<b>Non Pengguna Park and Ride</b>									
Adhit	Cukup	Mudah	Tidak Memadai	Buruk	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	4000
Adhitya Sundawa	Cukup	Sedang	Memadai	Buruk	Cukup	Sangat Nyaman	Buruk	Mudah	6000
Adit Pratama	Cukup	Mudah	Tidak Memadai	Buruk	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	4000
Aditia Septianto	Cukup	Mudah	Cukup	Buruk	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Aditya	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000



Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
Adjie Bayu Pamungkas	Cukup	Sulit	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Adrian Yusra	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Ahmad Fariza	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Sangat Mudah	4000
Ahmad Zuhair	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Tidak Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Akbar	Tidak Memadai	Sulit	Cukup	Cukup	Tidak Aman	Tidak Nyaman	Cukup	Sedang	4000
Akwida Yunanta	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Aldi Waluyo	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Alex Ridwan	Memadai	Mudah	Cukup	Buruk	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Alfa Karomah	Cukup	Sedang	Memadai	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Alfiarosa Indah	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Aliah	Tidak Memadai	Sulit	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Alvin Theodora	Cukup	Mudah	Tidak Memadai	Cukup	Aman	Nyaman	Baik	Sedang	6000
Amalia Ulfah	Cukup	Sedang	Memadai	Cukup	Cukup	Nyaman	Cukup	Mudah	4000

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
Amrizal Ichfan	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Sangat Nyaman	Cukup	Mudah	6000
Andri iRawan	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Andrie	Cukup	Sedang	Tidak Memadai	Buruk	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	6000
Angga Saputra	Tidak Memadai	Sulit	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sulit	4000
Anggita	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Anisa	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Anna Rika	Cukup	Sulit	Cukup	Cukup	Aman	Nyaman	Cukup	Mudah	4000
Annida IR	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Annida Rahmawati	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	6000
Anranur Waisyi	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	6000
Ardhiyanti Setia	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Nyaman	Baik	Sedang	4000
Ardi Wahrudin	Cukup	Sedang	Memadai	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Ardiansyah Ramadhan	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Arifah Sukmayati	Cukup	Sulit	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
Astri Rahayu A.	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Baik	Mudah	6000
Aulia Nur	Memadai	Mudah	Memadai	Cukup	Cukup	Cukup	Baik	Sedang	4000
Ayu Andya	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Nyaman	Cukup	Sedang	6000
Bagus Hernanda	Cukup	Sedang	Cukup	Baik	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Benedictus Teofilus	Tidak Memadai	Sedang	Cukup	Buruk	Cukup	Tidak Nyaman	Cukup	Sedang	6000
Bertha Tyas	Cukup	Sedang	Memadai	Cukup	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	4000
Damayanto	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Nyaman	Baik	Mudah	4000
David Somer	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Dea Nurrohma Satriawan	Cukup	Sulit	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	6000
Desinta Rahmawati	Cukup	Sulit	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	4000
Dhafin	Cukup	Sedang	Memadai	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Dhivya Rana	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	6000
Diana Calista	Memadai	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Nyaman	Cukup	Sedang	4000
Dina Kaninta	Tidak Memadai	Sulit	Tidak Memadai	Buruk	Cukup	Tidak Nyaman	Cukup	Sedang	4000
Dita Purnama	Cukup	Sulit	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000

[illegible]

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
Hafidz Rahman	Memadai	Mudah	Cukup	Baik	Aman	Cukup	Baik	Sedang	4000
Henry Mahadi	Cukup	Sedang	Cukup	Baik	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Herdianto	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Hergo Mariz	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Hikmah Nuraini	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Ian Andree Hart	Cukup	Mudah	Cukup	Baik	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Iffah Nurfadhilah	Tidak Memadai	Sedang	Tidak Memadai	Buruk	Tidak Aman	Tidak Nyaman	Cukup	Sedang	4000
Irin Gunawan	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Nyaman	Cukup	Sedang	4000
Irvan Cahyo M.	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Ito	Tidak Memadai	Sulit	Tidak Memadai	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Jimmy hartono	Cukup	Sulit	Tidak Memadai	Buruk	Cukup	Tidak Nyaman	Cukup	Sedang	4000
Julianar	Cukup	Mudah	Cukup	Buruk	Aman	Tidak Nyaman	Baik	Mudah	4000

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
Khairatunnisa Aurora	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Cukup	Nyaman	Baik	Mudah	4000
Khalid Satrio	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Kiki	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Laila Nurul Lita	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	6000
Lidia Kristin	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Lingga Mahardika	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Baik	Mudah	4000
Liunsyah Naimah	Cukup	Sedang	Cukup	Baik	Aman	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Luky Anggoro	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
M. Arief Henryawan	Cukup	Mudah	Memadai	Cukup	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	4000
M. Bagas Rahmat	Cukup	Sedang	Tidak Memadai	Buruk	Cukup	Tidak Nyaman	Baik	Sedang	6000
M. Galih Nugraha	Memadai	Sedang	Cukup	Baik	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
M. Hafith Nugraha	Cukup	Sedang	Tidak Memadai	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	6000
M. Ilman N.	Cukup	Sedang	Memadai	Cukup	Aman	Tidak Nyaman	Cukup	Mudah	6000

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
M. Nur	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	4000
M. Osanda Kusuma	Memadai	Mudah	Cukup	Baik	Aman	Cukup	Baik	Mudah	4000
M. Ridwan Himawan	Tidak Memadai	Sulit	Cukup	Cukup	Aman	Nyaman	Cukup	Mudah	4000
Maharanti Rian Cahya	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Maulidha Fitria	Memadai	Mudah	Cukup	Baik	Cukup	Nyaman	Baik	Mudah	4000
Muhammad Alviansyah	Cukup	Sulit	Cukup	Cukup	Aman	Nyaman	Baik	Mudah	4000
Muhammad Hanif	Memadai	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Muhammad Taufik	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Mysita Indra	Memadai	Mudah	Cukup	Buruk	Cukup	Nyaman	Cukup	Mudah	4000
Nadira Eldyana	Memadai	Mudah	Cukup	Buruk	Cukup	Tidak Nyaman	Baik	Mudah	4000
Nadya Atisha	Cukup	Mudah	Memadai	Cukup	Aman	Cukup	Baik	Mudah	4000
Nadya Nabilah Putri	Memadai	Sedang	Cukup	Buruk	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	6000

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
Noer Fatah	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Nur intan rahayu	Cukup	Sedang	Cukup	Baik	Cukup	Nyaman	Cukup	Mudah	4000
Nur Pitia Ning Ayu	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Nurli Tris	Cukup	Sedang	Memadai	Cukup	Aman	Nyaman	Baik	Mudah	4000
Nurul Aisyah	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	6000
Pandu Aditya	Tidak Memadai	Sulit	Tidak Memadai	Buruk	Cukup	Tidak Nyaman	Cukup	Sedang	4000
Prajna	Tidak Memadai	Sulit	Cukup	Cukup	Cukup	Tidak Nyaman	Baik	Mudah	4000
Putra Adi	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Rafiar Rahmansyah	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Rahmadiyah Syifa	Memadai	Sedang	Memadai	Baik	Aman	Cukup	Baik	Mudah	4000
Ridwan Pratama Nugraha	Cukup	Sedang	Memadai	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Rininta Faiza	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Aman	Nyaman	Baik	Mudah	4000
Rizki Adi	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Nyaman	Cukup	Mudah	4000
Rizki Gani	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Nyaman	Cukup	Sedang	4000



Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
Rizky Rama	Memadai	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Nyaman	Cukup	Sedang	4000
Rizky Suci	Cukup	Mudah	Cukup	Baik	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Rizqi Faturahman	Cukup	Sedang	Cukup	Buruk	Aman	Tidak Nyaman	Cukup	Mudah	6000
Romi Etha W	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Roni	Tidak Memadai	Sulit	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Rosdiana Utami	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Aman	Nyaman	Baik	Mudah	4000
Ryan Alexander Pasaribu	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Sedang	4000
Santi Era	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Baik	Sedang	4000
Seto Satrio	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Baik	Mudah	4000
Shauky Ahmad	Cukup	Mudah	Tidak Memadai	Buruk	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Silvia	Memadai	Mudah	Sangat Tidak Memadai	Sangat Buruk	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Sulton	Cukup	Mudah	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Mudah	4000
Syahrul ramadana	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Baik	Sedang	4000



Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir
Zulkifar Fahmi	Memadai	Mudah	Cukup	Cukup	Tidak Aman	Cukup	Sangat Baik	Sangat Mudah	4000

### Preferensi Pelaku Pergerakan Terhadap Fasilitas *Park and Ride*

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir	Tarif Transjakarta	Kesediaan Berpindah
Adhit	Memadai	Sangat Mudah	Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Baik	Mudah	6000	3500	Ya
Adit Pratama	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	6000	5000	Ya
Aditia Septianto	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	20000	5000	Ya
Aditya	Sangat Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	3000	3500	Ya
Adjie Bayu Pamungkas	Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	12000	5000	Ya
Adrian Yusra	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Aman	Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	6000	3500	Ya
Ahmad Fariza	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	3500	Ya

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir	Tarif Transjakarta	Kesediaan Berpindah
Ahmad Zuhair	Sangat Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	10000	3500	Ya
Akwida Yunanta	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	3000	4000	Ya
Aldi Waluyo	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	10000	5000	Ya
Alfiarosa Indah	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	4000	5000	Ya
Aliah	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Nyaman	Baik	Sangat Mudah	12000	3500	Ya
Amalia Ulfah	Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	10000	5000	Ya
Amrizal Ichfan	Memadai	Sangat Mudah	Memadai	Sangat Baik	Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	10000	5000	Ya
Andri iRawan	Sangat Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	3500	Ya
Andrie	Sangat Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Baik	Aman	Aman	Cukup	Mudah	6000	4500	Ya
Anggita	Sangat Memadai	Mudah	Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	15000	5000	Ya
Anisa	Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	10000	8000	Ya
Anna Rika	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	5000	3500	Ya

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir	Tarif Transjakarta	Kesediaan Berpindah
Annida IR	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	5000	10000	Ya
Annida Rahmawati	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	10000	5000	Ya
Anranur Waisyi	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	4500	Ya
Ardi Wahrudin	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Baik	Mudah	5000	3500	Ya
Ardiansyah Ramadhan	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	4000	4500	Ya
Arifah Sukmayati	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	15000	5000	Ya
Ayu Andya	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	4000	3000	Ya
Bagus Hernanda	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	10000	4500	Ya
Bertha Tyas	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Mudah	8000	4000	Ya
Damayanto	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	8000	5000	Ya
David Somer	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	4000	4500	Ya

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir	Tarif Transjakarta	Kesediaan Berpindah
Dea Nurrohma Satriawan	Sangat Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	20000	5000	Ya
Desinta Rahmawati	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Baik	Mudah	8000	4000	Ya
Diana Calista	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	10000	4500	Ya
E.B Magor	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	12000	5000	Ya
Eniy Magor	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	3500	Ya
Fakhri Azizi	Sangat Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Aman	Nyaman	Baik	Mudah	4000	5000	Ya
Faldi Setyawan	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	4000	5000	Ya
Feby Genta Ananda	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	20000	5000	Ya
Ferri Ramadhan	Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Nyaman	Baik	Mudah	20000	8000	Ya
Fian Oktareza	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Baik	Mudah	12000	4000	Ya
Fikri Haikal	Sangat Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	10000	3500	Ya

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir	Tarif Transjakarta	Kesediaan Berpindah
Hafidz Rahman	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	10000	5000	Ya
Henry Mahadi	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	10000	5000	Ya
Herdianto	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	4000	5000	Ya
Hergo Mariz	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	5000	3500	Ya
Hikmah Nuraini	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	4000	4500	Ya
Ian Andree Hart	Sangat Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Aman	Cukup	Baik	Mudah	8000	4000	Ya
Irin Gunawan	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	8000	5000	Ya
Irvan Cahyo M.	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	4000	5000	Ya
Jimmy hartono	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Aman	Aman	Baik	Mudah	5000	3500	Ya
Julianar	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Nyaman	Baik	Sangat Mudah	15000	8000	Ya
Khairatunnisa Aurora	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Memadai	Baik	Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	10000	5000	Ya

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir	Tarif Transjakarta	Kesediaan Berpindah
Khalid Satrio	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Nyaman	Sangat Baik	Mudah	10000	4000	Ya
Kiki	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	10000	5000	Ya
Lidia Kristin	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	5000	4000	Ya
Lingga Mahardika	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	3000	3500	Ya
Liunsyah Naimah	Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	5000	3000	Ya
Luky Anggoro	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Mudah	7000	4000	Ya
M. Arief Henryawan	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	5000	4500	Ya
M. Hafith Nugraha	Sangat Memadai	Mudah	Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	15000	5000	Ya
M. Ilman N.	Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	10000	8000	Ya
M. Nur	Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	20000	5000	Ya
M. Ridwan Himawan	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	5000	4000	Ya
Maharanti Rian Cahya	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	3500	Ya



Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir	Tarif Transjakarta	Kesediaan Berpindah
Maulidha Fitria	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	3000	3500	Ya
Muhammad Alviansyah	Memadai	Sedang	Memadai	Baik	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	5000	3000	Ya
Muhammad Hanif	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Nyaman	Sangat Baik	Mudah	10000	4000	Ya
Muhammad Taufik	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	5000	4000	Ya
Nadya Atisha	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	5000	4000	Ya
Noer Fatah	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	3500	Ya
Nur intan rahayu	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	4500	Ya
Nur Pitia Ning Ayu	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	4000	5000	Ya
Nurli Tris	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	6000	3500	Ya
Nurul Aisyah	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Nyaman	Cukup	Mudah	15000	5000	Ya
Rafiar Rahmansyah	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	3500	Ya

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir	Tarif Transjakarta	Kesediaan Berpindah
Rahmadiyah Syifa	Sangat Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	10000	3500	Ya
Ridwan Pratama Nugraha	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	5000	3500	Ya
Rininta Faiza	Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	20000	5000	Ya
Rizki Adi	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	3500	Ya
Rizki Gani	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	4500	Ya
Rizky Rama	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	3000	3500	Ya
Rizky Suci	Memadai	Sedang	Memadai	Baik	Aman	Cukup	Cukup	Mudah	5000	3000	Ya
Romi Eth W	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	10000	5000	Ya
Rosdiana Utami	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	3000	3500	Ya
Ryan Alexander Pasaribu	Cukup	Sedang	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	Cukup	12000	3500	Ya
Santi Era	Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	5000	3000	Ya

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir	Tarif Transjakarta	Kesediaan Berpindah
Seto Satrio	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Mudah	7000	4000	Ya
Sulton	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	3500	Ya
Syahrul ramadana	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	4000	5000	Ya
Syavira Dwiputri	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	10000	5000	Ya
Tb. Bariqi	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Aman	Sangat Nyaman	Baik	Sangat Mudah	6000	3500	Ya
Totok	Sangat Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	6000	4500	Ya
Vidya	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	3500	Ya
Vika Rizkiautami	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	15000	5000	Ya
Wawan	Memadai	Mudah	Memadai	Baik	Sangat Aman	Nyaman	Cukup	Mudah	15000	5000	Ya
Widia Apri Yanti	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	15000	5000	Ya
Wirayanto Natanegoro	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Baik	Sangat Aman	Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	20000	4500	Ya

Nama	Ketersediaan ruang parkir	Kemudahan mendapatkan parkir pa	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Kondisi jalur pejalan kaki pada	Tingkat keamanan	Tingkat kenyamanan	Tingkat layanan angkutan umum	Kemudahan mendapatkan angkutan pendukung	Tarif Parkir	Tarif Transjakarta	Kesediaan Berpindah
Wisnu Sari Hidayat	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	12000	4500	Ya
Yohana	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	5000	4500	Ya
Yola Eriska	Sangat Memadai	Sangat Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Sangat Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	8000	4000	Ya
Zulkifar Fahmi	Sangat Memadai	Mudah	Sangat Memadai	Sangat Baik	Aman	Sangat Nyaman	Sangat Baik	Sangat Mudah	8000	8000	Ya

## Lampiran D Output Regresi Logistik dengan SPSS

### Block 0: Beginning Block

**Iteration History<sup>a,b,c</sup>**

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients
			Constant
Step 0	1	252.281	-.765
	2	252.208	-.805
	3	252.208	-.806

- a. Constant is included in the model.  
 b. Initial -2 Log Likelihood: 252.208  
 c. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than .001.

**Classification Table<sup>a,b</sup>**

Observed			Predicted		
			Kategori_Komuter		Percentage Correct
			Non Pengguna	Pengguna	
Step 0	Kategori_Komuter	Non Pengguna	141	0	100.0
		Pengguna	63	0	0.0
	Overall Percentage				69.1

- a. Constant is included in the model.  
 c. The cut value is .500

**Variables in the Equation**

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	-.806	.152	28.262	1	.000	.447

**Variables not in the Equation**

			Score	df	Sig.
Step 0	Variables	X1	1.475	1	.225
		X2	4.162	1	.041
		X3	2.398	1	.121
		X4	5.011	1	.025
		X5	11.197	1	.001
		X6	.625	1	.429
		X7	4.350	1	.037
		X8	1.162	1	.281
		X9	8.306	1	.004
		X10	1.300	1	.254
		X11	4.220	1	.040
		X12	.394	1	.530
		X13	1.534	1	.215
		X14	.621	1	.431
		X15	2.850	1	.091
		X16	3.304	1	.069
		X17	.839	1	.360
		X18	.153	1	.696
		X19	1.216	1	.270
		X20	.136	1	.713
Overall Statistics		51.514	20	.000	

### Block 1 : Method = Backward Stepwise (Likelihood Ratio)

#### 1. Estmasi Parameter

Iteration History<sup>a,b,c,d</sup>

		-2 Log likelihood	Coefficients																				
			Constant	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20
Step 1	1	198.487	-6.164	.049	.008	-.517	.058	.567	.130	-.040	.420	-.001	-.002	-.030	-.296	.654	-.010	.442	-.474	-.021	-.141	-.339	.001
	2	181.231	-10.052	.098	.011	-.679	.071	.843	.162	.025	.544	-.001	-.014	-.063	-.267	.830	.090	.540	-.635	-.007	-.283	-.454	.002
	3	176.973	-12.980	.092	.013	-.715	.063	.986	.175	.101	.686	-.002	-.017	-.034	-.245	.922	.131	.675	-.719	-.011	-.326	-.535	.002
	4	176.390	-14.195	.081	.014	-.713	.059	1.041	.181	.118	.758	-.002	-.019	-.007	-.228	.959	.131	.740	-.749	-.033	-.312	-.567	.003
	5	176.373	-14.388	.078	.014	-.711	.059	1.051	.182	.117	.770	-.002	-.019	-.002	-.225	.966	.130	.751	-.754	-.039	-.307	-.572	.003
	6	176.373	-14.393	.078	.014	-.711	.059	1.052	.183	.116	.770	-.002	-.019	-.002	-.225	.966	.130	.751	-.754	-.039	-.307	-.572	.003
	7	176.373	-14.393	.078	.014	-.711	.059	1.052	.183	.116	.770	-.002	-.019	-.002	-.225	.966	.130	.751	-.754	-.039	-.307	-.572	.003
Step 2	1	198.528	-6.261	.034	.008	-.516	.062	.568	.130	-.014	.425	-.001	-.002		-.295	.653	-.009	.447	-.479	-.017	-.143	-.339	.001
	2	181.255	-10.273	.069	.011	-.680	.080	.845	.162	.080	.557	-.001	-.015		-.271	.831	.092	.551	-.645	.006	-.288	-.457	.002
	3	176.960	-13.148	.081	.013	-.716	.064	.989	.176	.137	.696	-.002	-.018		-.250	.923	.131	.683	-.728	-.007	-.326	-.534	.002
	4	176.389	-14.238	.079	.014	-.713	.059	1.042	.181	.126	.760	-.002	-.019		-.229	.960	.130	.742	-.751	-.033	-.312	-.566	.003
	5	176.373	-14.398	.077	.014	-.711	.059	1.051	.183	.119	.770	-.002	-.019		-.225	.966	.130	.751	-.754	-.038	-.307	-.572	.003
	6	176.373	-14.402	.077	.014	-.711	.059	1.052	.183	.118	.771	-.002	-.019		-.225	.966	.130	.751	-.754	-.039	-.307	-.572	.003
	7	176.373	-14.402	.077	.014	-.711	.059	1.052	.183	.118	.771	-.002	-.019		-.225	.966	.130	.751	-.754	-.039	-.307	-.572	.003
Step 3	1	198.525	-6.287	.034	.008	-.516	.064	.567	.130	-.014	.425	-.001	-.002		-.295	.651	-.011	.444	-.481		-.143	-.340	.001
	2	181.255	-10.265	.068	.011	-.680	.079	.845	.162	.080	.557	-.001	-.015		-.271	.832	.093	.552	-.645		-.288	-.456	.002
	3	176.961	-13.164	.081	.013	-.717	.064	.989	.176	.137	.697	-.002	-.017		-.250	.922	.130	.682	-.729		-.326	-.535	.002
	4	176.395	-14.309	.077	.014	-.716	.062	1.040	.180	.127	.764	-.002	-.018		-.231	.955	.127	.739	-.756		-.316	-.568	.003
	5	176.380	-14.480	.074	.014	-.714	.063	1.049	.181	.119	.776	-.002	-.019		-.227	.961	.126	.748	-.759		-.312	-.574	.003
	6	176.380	-14.484	.074	.014	-.714	.063	1.049	.181	.119	.776	-.002	-.019		-.227	.961	.126	.748	-.760		-.312	-.574	.003
	7	176.380	-14.484	.074	.014	-.714	.063	1.049	.181	.119	.776	-.002	-.019		-.227	.961	.126	.748	-.760		-.312	-.574	.003
Step 4	1	198.538	-6.257		.007	-.516	.067	.564	.132	-.020	.421	-.001	-.002		-.291	.648	-.008	.444	-.482		-.141	-.336	.001

Step 5	2	181.287	-10.214	.010	-.679	.086	.838	.164	.068	.552	-.001	-.015	-.266	.825	.099	.551	-.647	-.282	-.447	.002
	3	176.993	-13.103	.013	-.715	.073	.980	.178	.122	.692	-.002	-.018	-.246	.912	.137	.684	-.733	-.319	-.522	.002
	4	176.422	-14.250	.013	-.714	.071	1.032	.182	.111	.760	-.002	-.019	-.228	.944	.134	.742	-.760	-.308	-.555	.003
	5	176.407	-14.425	.013	-.712	.071	1.041	.183	.104	.772	-.002	-.019	-.224	.950	.132	.750	-.764	-.305	-.561	.003
	6	176.407	-14.430	.013	-.712	.071	1.042	.183	.104	.772	-.002	-.019	-.224	.950	.132	.751	-.764	-.304	-.562	.003
	7	176.407	-14.430	.013	-.712	.071	1.042	.183	.104	.772	-.002	-.019	-.224	.950	.132	.751	-.764	-.304	-.562	.003
	1	198.532	-6.301	.007	-.518	.062	.561	.131		.420	-.001	-.002	-.289	.647	-.007	.444	-.480	-.141	-.336	.001
Step 6	2	181.334	-10.057	.010	-.673	.102	.847	.167		.556	-.001	-.015	-.274	.832	.099	.550	-.650	-.282	-.449	.002
	3	177.044	-12.787	.012	-.697	.103	.989	.180		.700	-.002	-.018	-.256	.921	.137	.677	-.734	-.317	-.530	.002
	4	176.461	-13.959	.012	-.695	.098	1.040	.183		.768	-.002	-.019	-.233	.952	.133	.734	-.760	-.306	-.564	.003
	5	176.445	-14.155	.012	-.694	.097	1.049	.184		.779	-.002	-.019	-.229	.957	.132	.743	-.764	-.302	-.570	.003
	6	176.445	-14.160	.012	-.694	.097	1.049	.184		.780	-.002	-.019	-.229	.957	.132	.743	-.764	-.302	-.570	.003
	7	176.445	-14.160	.012	-.694	.097	1.049	.184		.780	-.002	-.019	-.229	.957	.132	.743	-.764	-.302	-.570	.003
	1	198.529	-6.309	.007	-.518	.062	.561	.131		.420	-.001	-.002	-.290	.647		.441	-.481	-.141	-.336	.001
Step 7	2	181.436	-9.948	.010	-.674	.108	.841	.167		.559	-.001	-.015	-.263	.828		.589	-.642	-.283	-.453	.002
	3	177.143	-12.643	.012	-.695	.109	.981	.181		.704	-.002	-.016	-.243	.914		.732	-.722	-.319	-.535	.002
	4	176.554	-13.824	.013	-.694	.104	1.032	.185		.771	-.002	-.017	-.222	.945		.788	-.748	-.309	-.567	.003
	5	176.538	-14.022	.013	-.694	.102	1.041	.185		.783	-.002	-.018	-.218	.951		.797	-.752	-.306	-.573	.003
	6	176.538	-14.027	.013	-.694	.102	1.041	.185		.783	-.002	-.018	-.218	.951		.797	-.752	-.306	-.573	.003
	7	176.538	-14.027	.013	-.694	.102	1.041	.185		.783	-.002	-.018	-.218	.951		.797	-.752	-.306	-.573	.003
	1	198.618	-6.144		-.499	.061	.585	.132		.414	-.001	-.003	-.291	.644		.438	-.478	-.130	-.342	.001
Step 8	2	181.551	-9.688		-.648	.106	.874	.170		.549	-.001	-.016	-.261	.819		.585	-.639	-.270	-.458	.002
	3	177.263	-12.311		-.671	.109	1.024	.186		.689	-.002	-.018	-.237	.896		.725	-.723	-.304	-.534	.002
	4	176.671	-13.468		-.672	.105	1.080	.190		.755	-.002	-.019	-.215	.924		.780	-.751	-.294	-.563	.003
	5	176.655	-13.667		-.672	.104	1.089	.191		.767	-.002	-.019	-.211	.929		.789	-.755	-.290	-.569	.003
	6	176.655	-13.673		-.672	.104	1.090	.191		.767	-.002	-.019	-.211	.929		.789	-.756	-.290	-.569	.003
	7	176.655	-13.673		-.672	.104	1.090	.191		.767	-.002	-.019	-.211	.929		.789	-.756	-.290	-.569	.003
	1	198.758	-6.092		-.457		.613	.127		.408	-.001	-.004	-.298	.649		.447	-.482	-.135	-.342	.001
Step 8	2	181.739	-9.580		-.570		.916	.159		.542	-.001	-.018	-.276	.824		.599	-.647	-.270	-.459	.002
	3	177.430	-12.203		-.591		1.063	.172		.681	-.002	-.020	-.252	.901		.738	-.732	-.298	-.534	.002



Step 9	4	176.831	-13.375			-595	1.116	.178		.747	-.002	-.020		-.228	.929		.791	-.760		-.287	-.563	.003
	5	176.814	-13.578			-.595	1.125	.179		.759	-.002	-.021		-.224	.935		.799	-.764		-.284	-.569	.003
	6	176.814	-13.584			-.595	1.126	.179		.760	-.002	-.021		-.224	.935		.800	-.764		-.284	-.569	.003
	7	176.814	-13.584			-.595	1.126	.179		.760	-.002	-.021		-.224	.935		.800	-.764		-.284	-.569	.003
	1	198.833	-6.226			-.455	.610	.130		.427	-.001			-.296	.650		.448	-.476		-.142	-.344	.001
	2	181.998	-10.120			-.555	.899	.171		.618	-.001			-.264	.830		.597	-.622		-.304	-.466	.002
	3	177.661	-12.733			-.579	1.049	.190		.760	-.002			-.237	.908		.731	-.708		-.342	-.542	.002
	4	177.068	-13.890			-.584	1.104	.197		.828	-.002			-.212	.935		.782	-.736		-.333	-.572	.003
	5	177.052	-14.093			-.584	1.113	.199		.841	-.002			-.208	.940		.789	-.739		-.330	-.577	.003
Step 10	6	177.052	-14.099			-.584	1.113	.199		.842	-.002			-.208	.940		.789	-.739		-.330	-.577	.003
	7	177.052	-14.099			-.584	1.113	.199		.842	-.002			-.208	.940		.789	-.739		-.330	-.577	.003
	1	199.586	-6.176			-.450	.614	.133		.418	-.001				.521		.417	-.513		-.159	-.359	.001
	2	182.417	-10.001			-.549	.902	.171		.608	-.001				.712		.561	-.643		-.331	-.477	.002
	3	177.911	-12.634			-.570	1.054	.187		.758	-.002				.800		.697	-.724		-.363	-.557	.002
	4	177.286	-13.834			-.575	1.110	.195		.829	-.002				.840		.752	-.751		-.350	-.588	.003
	5	177.270	-14.048			-.576	1.119	.197		.842	-.002				.848		.761	-.754		-.347	-.593	.003
Step 11	6	177.270	-14.054			-.576	1.119	.197		.842	-.002				.848		.761	-.754		-.347	-.593	.003
	7	177.270	-14.054			-.576	1.119	.197		.842	-.002				.848		.761	-.754		-.347	-.593	.003
	1	200.097	-6.456			-.453	.620	.133		.430	-.001				.486		.389	-.514			-.361	.001
	2	183.403	-10.481			-.553	.913	.166		.633	-.001				.637		.501	-.648			-.468	.002
	3	178.818	-13.125			-.572	1.064	.180		.789	-.002				.716		.633	-.726			-.542	.002
	4	178.163	-14.302			-.577	1.121	.187		.863	-.002				.761		.692	-.750			-.577	.003
	5	178.146	-14.512			-.579	1.131	.189		.876	-.002				.770		.701	-.753			-.583	.003
Step 12	6	178.146	-14.518			-.579	1.131	.189		.877	-.002				.770		.701	-.754			-.583	.003
	7	178.146	-14.518			-.579	1.131	.189		.877	-.002				.770		.701	-.754			-.583	.003
	1	201.292	-5.943			-.446	.620			.450	-.001				.449		.387	-.497			-.376	.001
	2	184.526	-9.989			-.542	.917			.693	-.001				.592		.501	-.625			-.489	.002
	3	179.991	-12.680			-.558	1.069			.874	-.002				.673		.631	-.693			-.571	.002
	4	179.359	-13.827			-.566	1.125			.954	-.002				.718		.689	-.711			-.609	.003

Step 13	5	179.343	-14.023			-.567	1.134			.968	-.002			.726		.698	-.714			-.616	.003
	6	179.343	-14.029			-.567	1.134			.968	-.002			.726		.698	-.714			-.616	.003
	7	179.343	-14.029			-.567	1.134			.968	-.002			.726		.698	-.714			-.616	.003
	1	204.369	-5.930				.348			.458	-.001			.388		.399	-.473			-.358	.001
	2	187.013	-10.057				.589			.722	-.001			.509		.509	-.580			-.465	.002
	3	182.293	-12.867				.737			.919	-.002			.596		.637	-.640			-.546	.002
	4	181.622	-14.085				.789			1.005	-.002			.646		.696	-.656			-.586	.003
	5	181.604	-14.297				.798			1.020	-.002			.655		.706	-.658			-.594	.003
	6	181.604	-14.303				.798			1.020	-.002			.656		.706	-.658			-.594	.003
	7	181.604	-14.303				.798			1.020	-.002			.656		.706	-.658			-.594	.003

a. Method: Backward Stepwise (Likelihood Ratio)

b. Constant is included in the model.

c. Initial -2 Log Likelihood: 252.208

d. Estimation terminated at iteration number 7 because parameter estimates changed by less than .001.

## 2. Overall Test

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	75.834	20	.000
	Block	75.834	20	.000
	Model	75.834	20	.000
Step 2 <sup>a</sup>	Step	.000	1	.995
	Block	75.834	19	.000
	Model	75.834	19	.000
Step 3 <sup>a</sup>	Step	-.006	1	.937
	Block	75.828	18	.000
	Model	75.828	18	.000
Step 4 <sup>a</sup>	Step	-.027	1	.869
	Block	75.801	17	.000
	Model	75.801	17	.000
Step 5 <sup>a</sup>	Step	-.038	1	.845
	Block	75.763	16	.000
	Model	75.763	16	.000
Step 6 <sup>a</sup>	Step	-.093	1	.760
	Block	75.670	15	.000
	Model	75.670	15	.000
Step 7 <sup>a</sup>	Step	-.117	1	.733
	Block	75.553	14	.000
	Model	75.553	14	.000
Step 8 <sup>a</sup>	Step	-.160	1	.690
	Block	75.393	13	.000
	Model	75.393	13	.000

Step 9 <sup>a</sup>	Step	-.237	1	.626
	Block	75.156	12	.000
	Model	75.156	12	.000
Step 10 <sup>a</sup>	Step	-.218	1	.641
	Block	74.938	11	.000
	Model	74.938	11	.000
Step 11 <sup>a</sup>	Step	-.877	1	.349
	Block	74.061	10	.000
	Model	74.061	10	.000
Step 12 <sup>a</sup>	Step	-1.196	1	.274
	Block	72.865	9	.000
	Model	72.865	9	.000
Step 13 <sup>a</sup>	Step	-2.261	1	.133
	Block	70.604	8	.000
	Model	70.604	8	.000

a. A negative Chi-squares value indicates that the Chi-squares value has decreased from the previous step.

### 3. Goodness of Fit

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	2.692	8	.952
2	2.689	8	.952
3	4.126	8	.846
4	5.358	8	.719
5	4.207	8	.838
6	3.774	8	.877
7	6.152	8	.630
8	4.455	8	.814

9	10.165	8	.254
10	15.087	8	.057
11	12.610	8	.126
12	8.166	8	.417
13	8.868	8	.354

#### 4. Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	176.373 <sup>a</sup>	.310	.438
2	176.373 <sup>a</sup>	.310	.438
3	176.380 <sup>a</sup>	.310	.438
4	176.407 <sup>a</sup>	.310	.437
5	176.445 <sup>a</sup>	.310	.437
6	176.538 <sup>a</sup>	.310	.437
7	176.655 <sup>a</sup>	.310	.436
8	176.814 <sup>a</sup>	.309	.435
9	177.052 <sup>a</sup>	.308	.434
10	177.270 <sup>a</sup>	.307	.433
11	178.146 <sup>a</sup>	.304	.429
12	179.343 <sup>a</sup>	.300	.423
13	181.604 <sup>a</sup>	.293	.412

a. Estimation terminated at iteration number 7 because parameter estimates changed by less than .001.

5. Classification Table

Classification Table<sup>a</sup>

Observed			Predicted		
			Kategori_Komuter		Percentage Correct
			Non Pengguna	Pengguna	
Step 1	Kategori_Komuter	Non Pengguna	128	13	90.8
		Pengguna	32	31	49.2
	Overall Percentage				77.9
Step 2	Kategori_Komuter	Non Pengguna	128	13	90.8
		Pengguna	32	31	49.2
	Overall Percentage				77.9
Step 3	Kategori_Komuter	Non Pengguna	128	13	90.8
		Pengguna	32	31	49.2
	Overall Percentage				77.9
Step 4	Kategori_Komuter	Non Pengguna	128	13	90.8
		Pengguna	34	29	46.0
	Overall Percentage				77.0
Step 5	Kategori_Komuter	Non Pengguna	127	14	90.1
		Pengguna	33	30	47.6
	Overall Percentage				77.0
Step 6	Kategori_Komuter	Non Pengguna	127	14	90.1
		Pengguna	31	32	50.8
	Overall Percentage				77.9
Step 7	Kategori_Komuter	Non Pengguna	128	13	90.8

		Pengguna	31	32	50.8
	Overall Percentage				78.4
Step 8	Kategori_Komuter	Non Pengguna	128	13	90.8
		Pengguna	31	32	50.8
	Overall Percentage				78.4
Step 9	Kategori_Komuter	Non Pengguna	129	12	91.5
		Pengguna	30	33	52.4
	Overall Percentage				79.4
Step 10	Kategori_Komuter	Non Pengguna	128	13	90.8
		Pengguna	30	33	52.4
	Overall Percentage				78.9
Step 11	Kategori_Komuter	Non Pengguna	127	14	90.1
		Pengguna	31	32	50.8
	Overall Percentage				77.9
Step 12	Kategori_Komuter	Non Pengguna	124	17	87.9
		Pengguna	31	32	50.8
	Overall Percentage				76.5
Step 13	Kategori_Komuter	Non Pengguna	122	19	86.5
		Pengguna	32	31	49.2
	Overall Percentage				75.0

a. The cut value is .500

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*



Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1 <sup>a</sup>	X1	.078	.463	.028	1	.867	1.081	.436	2.680
	X2	.014	.038	.132	1	.716	1.014	.942	1.091
	X3	-.711	.448	2.516	1	.113	.491	.204	1.182
	X4	.059	.301	.038	1	.845	1.060	.588	1.911
	X5	1.052	.379	7.685	1	.006	2.862	1.361	6.020
	X6	.183	.188	.946	1	.331	1.200	.831	1.734
	X7	.116	.621	.035	1	.851	1.123	.332	3.798
	X8	.770	.429	3.227	1	.072	2.160	.932	5.004
	X9	-.002	.001	16.935	1	.000	.998	.997	.999
	X10	-.019	.044	.190	1	.663	.981	.900	1.069
	X11	-.002	.293	.000	1	.995	.998	.562	1.774
	X12	-.225	.455	.244	1	.622	.799	.327	1.950
	X13	.966	.413	5.469	1	.019	2.627	1.169	5.903
	X14	.130	.435	.089	1	.766	1.138	.485	2.669
	X15	.751	.425	3.121	1	.077	2.119	.921	4.874

Step 2 <sup>a</sup>	X16	-.754	.350	4.653	1	.031	.471	.237	.933
	X17	-.039	.488	.006	1	.937	.962	.370	2.503
	X18	-.307	.399	.591	1	.442	.736	.336	1.609
	X19	-.572	.337	2.882	1	.090	.564	.291	1.092
	X20	.003	.001	16.410	1	.000	1.003	1.001	1.004
	Constant	-14.393	4.206	11.707	1	.001	.000		
	X1	.077	.452	.029	1	.865	1.080	.445	2.619
	X2	.014	.038	.132	1	.716	1.014	.942	1.091
	X3	-.711	.448	2.517	1	.113	.491	.204	1.182
	X4	.059	.300	.038	1	.845	1.060	.589	1.911
	X5	1.052	.379	7.713	1	.005	2.863	1.363	6.014
	X6	.183	.187	.952	1	.329	1.200	.832	1.733
	X7	.118	.543	.048	1	.827	1.126	.389	3.261
	X8	.771	.422	3.340	1	.068	2.161	.946	4.938
	X9	-.002	.001	17.114	1	.000	.998	.997	.999
	X10	-.019	.044	.190	1	.663	.981	.900	1.069
	X12	-.225	.454	.245	1	.620	.799	.328	1.945
	X13	.966	.413	5.475	1	.019	2.627	1.170	5.902
	X14	.130	.435	.089	1	.766	1.138	.486	2.669

Step 3 <sup>a</sup>	X15	.751	.420	3.206	1	.073	2.120	.931	4.824
	X16	-.754	.342	4.851	1	.028	.470	.240	.920
	X17	-.039	.487	.006	1	.937	.962	.370	2.499
	X18	-.307	.399	.591	1	.442	.736	.336	1.609
	X19	-.572	.337	2.881	1	.090	.564	.291	1.093
	X20	.003	.001	16.418	1	.000	1.003	1.001	1.004
	Constant	-14.402	3.957	13.247	1	.000	.000		
	X1	.074	.451	.027	1	.869	1.077	.445	2.605
	X2	.014	.037	.137	1	.711	1.014	.942	1.091
	X3	-.714	.446	2.559	1	.110	.490	.204	1.174
	X4	.063	.296	.045	1	.832	1.065	.596	1.902
	X5	1.049	.377	7.735	1	.005	2.856	1.363	5.983
	X6	.181	.186	.948	1	.330	1.198	.833	1.724
	X7	.119	.542	.048	1	.826	1.126	.389	3.258
	X8	.776	.417	3.468	1	.063	2.173	.960	4.916
	X9	-.002	.001	17.128	1	.000	.998	.997	.999
	X10	-.019	.043	.184	1	.668	.982	.901	1.069
	X12	-.227	.453	.251	1	.616	.797	.328	1.936

Step 4 <sup>a</sup>	X13	.961	.407	5.572	1	.018	2.614	1.177	5.803
	X14	.126	.432	.085	1	.771	1.134	.486	2.648
	X15	.748	.417	3.209	1	.073	2.112	.932	4.787
	X16	-.760	.336	5.111	1	.024	.468	.242	.904
	X18	-.312	.395	.621	1	.431	.732	.337	1.589
	X19	-.574	.336	2.912	1	.088	.563	.291	1.089
	X20	.003	.001	16.821	1	.000	1.003	1.001	1.004
	Constant	-14.484	3.823	14.355	1	.000	.000		
	X2	.013	.037	.125	1	.724	1.013	.942	1.090
	X3	-.712	.446	2.552	1	.110	.491	.205	1.175
	X4	.071	.292	.059	1	.808	1.074	.606	1.903
	X5	1.042	.374	7.756	1	.005	2.834	1.361	5.900
	X6	.183	.186	.972	1	.324	1.201	.835	1.727
	X7	.104	.536	.038	1	.846	1.110	.388	3.176
	X8	.772	.415	3.457	1	.063	2.164	.959	4.882
	X9	-.002	.001	17.067	1	.000	.998	.997	.999
	X10	-.019	.043	.198	1	.656	.981	.901	1.068
	X12	-.224	.453	.244	1	.621	.799	.329	1.944
	X13	.950	.402	5.594	1	.018	2.586	1.177	5.682

Step 5 <sup>a</sup>	X14	.132	.431	.094	1	.760	1.141	.490	2.658
	X15	.751	.417	3.236	1	.072	2.118	.935	4.799
	X16	-.764	.335	5.200	1	.023	.466	.242	.898
	X18	-.304	.393	.600	1	.438	.737	.341	1.593
	X19	-.562	.327	2.941	1	.086	.570	.300	1.083
	X20	.003	.001	16.868	1	.000	1.003	1.001	1.004
	Constant	-14.430	3.808	14.361	1	.000	.000		
	X2	.012	.037	.110	1	.740	1.012	.941	1.089
	X3	-.694	.436	2.540	1	.111	.499	.213	1.173
	X4	.097	.261	.137	1	.711	1.101	.660	1.837
	X5	1.049	.372	7.965	1	.005	2.856	1.378	5.920
	X6	.184	.185	.985	1	.321	1.202	.836	1.729
	X8	.780	.413	3.561	1	.059	2.180	.970	4.900
	X9	-.002	.001	16.978	1	.000	.998	.997	.999
	X10	-.019	.043	.193	1	.661	.981	.901	1.068
	X12	-.229	.452	.255	1	.613	.796	.328	1.931
	X13	.957	.400	5.726	1	.017	2.604	1.189	5.704
	X14	.132	.431	.093	1	.760	1.141	.490	2.656

Step 6 <sup>a</sup>	X15	.743	.415	3.201	1	.074	2.103	.931	4.748
	X16	-.764	.335	5.209	1	.022	.466	.242	.898
	X18	-.302	.393	.591	1	.442	.739	.342	1.597
	X19	-.570	.325	3.081	1	.079	.566	.299	1.069
	X20	.003	.001	16.990	1	.000	1.003	1.001	1.004
	Constant	-14.160	3.532	16.070	1	.000	.000		
	X2	.013	.037	.118	1	.731	1.013	.942	1.089
	X3	-.694	.433	2.571	1	.109	.500	.214	1.167
	X4	.102	.261	.154	1	.695	1.108	.665	1.846
	X5	1.041	.370	7.929	1	.005	2.833	1.372	5.848
	X6	.185	.186	.996	1	.318	1.204	.836	1.732
	X8	.783	.412	3.608	1	.057	2.189	.975	4.911
	X9	-.002	.001	16.924	1	.000	.998	.997	.999
	X10	-.018	.043	.166	1	.684	.983	.903	1.069
	X12	-.218	.452	.233	1	.629	.804	.332	1.948
	X13	.951	.400	5.659	1	.017	2.587	1.182	5.663
	X15	.797	.376	4.483	1	.034	2.218	1.061	4.639
	X16	-.752	.332	5.138	1	.023	.471	.246	.903
	X18	-.306	.393	.606	1	.436	.737	.341	1.591

Step 7 <sup>a</sup>	X19	-.573	.325	3.122	1	.077	.564	.298	1.065
	X20	.003	.001	16.929	1	.000	1.003	1.001	1.004
	Constant	-14.027	3.498	16.077	1	.000	.000		
	X3	-.672	.428	2.466	1	.116	.511	.221	1.181
	X4	.104	.261	.159	1	.690	1.110	.666	1.849
	X5	1.090	.343	10.084	1	.001	2.973	1.517	5.824
	X6	.191	.185	1.066	1	.302	1.210	.843	1.738
	X8	.767	.410	3.498	1	.061	2.154	.964	4.814
	X9	-.002	.001	16.934	1	.000	.998	.997	.999
	X10	-.019	.043	.194	1	.659	.981	.902	1.067
	X12	-.211	.452	.217	1	.641	.810	.334	1.965
	X13	.929	.394	5.563	1	.018	2.532	1.170	5.480
	X15	.789	.376	4.402	1	.036	2.201	1.053	4.599
	X16	-.756	.333	5.146	1	.023	.470	.245	.902
	X18	-.290	.390	.556	1	.456	.748	.349	1.605
	X19	-.569	.326	3.050	1	.081	.566	.299	1.072
	X20	.003	.001	16.960	1	.000	1.003	1.001	1.004
	Constant	-13.673	3.325	16.912	1	.000	.000		

Step 8 <sup>a</sup>	X3	-.595	.382	2.430	1	.119	.551	.261	1.165
	X5	1.126	.331	11.580	1	.001	3.082	1.612	5.894
	X6	.179	.182	.964	1	.326	1.195	.837	1.707
	X8	.760	.409	3.451	1	.063	2.137	.959	4.764
	X9	-.002	.001	16.991	1	.000	.998	.997	.999
	X10	-.021	.042	.234	1	.628	.980	.901	1.065
	X12	-.224	.450	.247	1	.619	.799	.331	1.931
	X13	.935	.395	5.609	1	.018	2.547	1.175	5.522
	X15	.800	.375	4.560	1	.033	2.225	1.068	4.636
	X16	-.764	.332	5.295	1	.021	.466	.243	.893
	X18	-.284	.389	.532	1	.466	.753	.351	1.614
	X19	-.569	.325	3.067	1	.080	.566	.299	1.070
	X20	.003	.001	16.932	1	.000	1.003	1.001	1.004
	Constant	-13.584	3.318	16.758	1	.000	.000		
Step 9 <sup>a</sup>	X3	-.584	.380	2.359	1	.125	.558	.265	1.175
	X5	1.113	.330	11.402	1	.001	3.043	1.595	5.806
	X6	.199	.176	1.273	1	.259	1.220	.864	1.723
	X8	.842	.371	5.159	1	.023	2.320	1.122	4.797
	X9	-.002	.001	17.294	1	.000	.998	.997	.999



Step 10 <sup>a</sup>	X12	-.208	.446	.217	1	.641	.813	.339	1.946
	X13	.940	.395	5.670	1	.017	2.560	1.181	5.551
	X15	.789	.372	4.495	1	.034	2.202	1.061	4.567
	X16	-.739	.326	5.143	1	.023	.478	.252	.905
	X18	-.330	.377	.765	1	.382	.719	.344	1.505
	X19	-.577	.323	3.191	1	.074	.561	.298	1.058
	X20	.003	.001	17.851	1	.000	1.003	1.001	1.004
	Constant	-14.099	3.136	20.207	1	.000	.000		
	X3	-.576	.380	2.303	1	.129	.562	.267	1.183
	X5	1.119	.329	11.564	1	.001	3.063	1.607	5.838
	X6	.197	.175	1.255	1	.263	1.217	.863	1.717
	X8	.842	.370	5.194	1	.023	2.321	1.125	4.789
	X9	-.002	.001	17.897	1	.000	.998	.997	.999
	X13	.848	.339	6.244	1	.012	2.335	1.201	4.541
	X15	.761	.366	4.312	1	.038	2.140	1.044	4.388
	X16	-.754	.325	5.393	1	.020	.470	.249	.889
	X18	-.347	.375	.857	1	.355	.707	.339	1.473
	X19	-.593	.321	3.416	1	.065	.552	.294	1.036

Step 11 <sup>a</sup>	X20	.003	.001	18.332	1	.000	1.003	1.001	1.004
	Constant	-14.054	3.136	20.082	1	.000	.000		
	X3	-.579	.378	2.346	1	.126	.561	.267	1.176
	X5	1.131	.329	11.790	1	.001	3.098	1.625	5.907
	X6	.189	.175	1.164	1	.281	1.208	.857	1.703
	X8	.877	.366	5.735	1	.017	2.403	1.173	4.924
	X9	-.002	.001	17.907	1	.000	.998	.997	.999
	X13	.770	.324	5.632	1	.018	2.159	1.143	4.077
	X15	.701	.359	3.824	1	.051	2.017	.998	4.073
	X16	-.754	.323	5.450	1	.020	.471	.250	.886
	X19	-.583	.318	3.366	1	.067	.558	.299	1.041
	X20	.003	.001	18.098	1	.000	1.003	1.001	1.004
Step 12 <sup>a</sup>	Constant	-14.518	3.093	22.035	1	.000	.000		
	X3	-.567	.377	2.263	1	.133	.567	.271	1.187
	X5	1.134	.327	12.003	1	.001	3.109	1.637	5.906
	X8	.968	.359	7.276	1	.007	2.633	1.303	5.321
	X9	-.002	.001	18.051	1	.000	.998	.997	.999
	X13	.726	.321	5.131	1	.024	2.067	1.103	3.874
	X15	.698	.355	3.857	1	.050	2.010	1.001	4.034

Step 13 <sup>a</sup>	X16	-.714	.319	5.012	1	.025	.490	.262	.915
	X19	-.616	.318	3.747	1	.053	.540	.289	1.008
	X20	.003	.001	18.238	1	.000	1.003	1.001	1.004
	Constant	-14.029	3.044	21.243	1	.000	.000		
	X5	.798	.231	11.924	1	.001	2.222	1.412	3.496
	X8	1.020	.365	7.793	1	.005	2.774	1.355	5.677
	X9	-.002	.001	18.730	1	.000	.998	.997	.999
	X13	.656	.314	4.354	1	.037	1.926	1.041	3.566
	X15	.706	.352	4.029	1	.045	2.027	1.017	4.039
	X16	-.658	.313	4.430	1	.035	.518	.281	.956
	X19	-.594	.314	3.568	1	.059	.552	.298	1.023
	X20	.003	.001	19.227	1	.000	1.003	1.001	1.004
	Constant	-14.303	3.076	21.619	1	.000	.000		

Correlation Matrix

		Constant	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20
Step 1	Constant	1.000	.012	-.316	.160	.069	-.062	-.137	-.470	-.543	.481	-.265	-.339	.057	-.113	-.078	-.203	.120	-.262	.038	-.064	-.610
	X1	.012	1.000	.108	-.017	-.183	.118	-.072	.033	.007	.042	.078	-.221	-.020	.163	-.068	-.066	.130	-.087	-.090	-.214	-.067
	X2	-.316	.108	1.000	-.176	-.067	-.361	-.097	.118	.119	-.023	.107	.004	-.045	.145	-.050	.067	.019	.078	-.146	-.051	.106
	X3	.160	-.017	-.176	1.000	-.296	-.368	-.056	-.182	-.007	-.021	-.010	-.012	.031	-.142	.004	-.008	.115	-.084	.038	.052	-.044
	X4	.069	-.183	-.067	-.296	1.000	-.190	.146	-.383	.101	.029	.104	.033	.030	-.045	-.065	-.073	.008	.167	-.029	-.031	-.032
	X5	-.062	.118	-.361	-.368	-.190	1.000	-.013	-.039	.046	-.126	-.135	.057	.005	.102	.073	.075	-.222	-.078	.088	-.070	.038
	X6	-.137	-.072	-.097	-.056	.146	-.013	1.000	-.005	-.109	-.004	.194	.072	-.001	.141	-.005	.032	-.064	-.119	-.070	.077	-.018
	X7	-.470	.033	.118	-.182	-.383	-.039	-.005	1.000	.026	-.045	-.025	.487	.005	-.041	-.017	.152	-.089	.039	-.050	.077	.125
	X8	-.543	.007	.119	-.007	.101	.046	-.109	.026	1.000	-.198	.411	.181	-.007	-.026	-.042	.008	-.028	.166	-.048	-.081	.146
	X9	.481	.042	-.023	-.021	.029	-.126	-.004	-.045	-.198	1.000	.216	-.101	-.068	-.101	-.022	-.131	.094	-.013	-.038	.144	-.814
	X10	-.265	.078	.107	-.010	.104	-.135	.194	-.025	.411	.216	1.000	-.022	.076	.018	-.130	-.038	.149	.126	-.260	-.069	-.281
	X11	-.339	-.221	.004	-.012	.033	.057	.072	.487	.181	-.101	-.022	1.000	-.070	.030	-.012	.159	-.200	.058	-.020	.004	.020
	X12	.057	-.020	-.045	.031	.030	.005	-.001	.005	-.007	-.068	.076	-.070	1.000	-.488	-.062	-.141	-.039	-.067	-.094	-.070	.035
	X13	-.113	.163	.145	-.142	-.045	.102	.141	-.041	-.026	-.101	.018	.030	-.488	1.000	.058	.068	-.035	-.161	-.174	-.297	.055
	X14	-.078	-.068	-.050	.004	-.065	.073	-.005	-.017	-.042	-.022	-.130	-.012	-.062	.058	1.000	-.391	-.097	-.101	.045	.055	.052
	X15	-.203	-.066	.067	-.008	-.073	.075	.032	.152	.008	-.131	-.038	.159	-.141	.068	-.391	1.000	-.277	-.096	-.113	.014	.157
	X16	.120	.130	.019	.115	.008	-.222	-.064	-.089	-.028	.094	.149	-.200	-.039	-.035	-.097	-.277	1.000	-.200	-.012	-.076	-.180
	X17	-.262	-.087	.078	-.084	.167	-.078	-.119	.039	.166	-.013	.126	.058	-.067	-.161	-.101	-.096	-.200	1.000	-.143	-.061	.143
	X18	.038	-.090	-.146	.038	-.029	.088	-.070	-.050	-.048	-.038	-.260	-.020	-.094	-.174	.045	-.113	-.012	-.143	1.000	.105	-.038
	X19	-.064	-.214	-.051	.052	-.031	-.070	.077	.077	-.081	.144	-.069	.004	-.070	-.297	.055	.014	-.076	-.061	.105	1.000	-.088
	X20	-.610	-.067	.106	-.044	-.032	.038	-.018	.125	.146	-.814	-.281	.020	.035	.055	.052	.157	-.180	.143	-.038	-.088	1.000
Step 2	Constant	1.000	-.069	-.334	.166	.086	-.045	-.120	-.371	-.520	.477	-.290		.035	-.109	-.088	-.161	.057	-.258	.034	-.067	-.642
	X1	-.069	1.000	.112	-.020	-.181	.134	-.058	.165	.049	.020	.075		-.036	.174	-.073	-.032	.090	-.077	-.096	-.218	-.064
	X2	-.334	.112	1.000	-.176	-.067	-.362	-.097	.133	.121	-.023	.108		-.045	.145	-.050	.067	.020	.078	-.146	-.051	.106
	X3	.166	-.020	-.176	1.000	-.295	-.367	-.055	-.202	-.005	-.022	-.010		.030	-.142	.004	-.007	.115	-.084	.037	.052	-.044
	X4	.086	-.181	-.067	-.295	1.000	-.192	.145	-.457	.097	.032	.105		.032	-.046	-.064	-.080	.015	.166	-.028	-.031	-.033
	X5	-.045	.134	-.362	-.367	-.192	1.000	-.017	-.077	.036	-.121	-.134		.009	.101	.073	.067	-.216	-.081	.089	-.071	.037
	X6	-.120	-.058	-.097	-.055	.145	-.017	1.000	-.046	-.124	.003	.196		.004	.139	-.004	.021	-.051	-.123	-.069	.077	-.019

Step 3	X7	-.371	.165	.133	-.202	-.457	-.077	-.046	1.000	-.072	.004	-.016	.045	-.064	-.013	.086	.010	.013	-.047	.086	.133
	X8	-.520	.049	.121	-.005	.097	.036	-.124	-.072	1.000	-.184	.422	.006	-.032	-.041	-.022	.008	.159	-.045	-.083	.145
	X9	.477	.020	-.023	-.022	.032	-.121	.003	.004	-.184	1.000	.214	-.076	-.099	-.024	-.117	.076	-.007	-.040	.145	-.817
	X10	-.290	.075	.108	-.010	.105	-.134	.196	-.016	.422	.214	1.000	.075	.019	-.130	-.035	.147	.128	-.260	-.069	-.280
	X12	.035	-.036	-.045	.030	.032	.009	.004	.045	.006	-.076	.075	1.000	-.487	-.063	-.132	-.054	-.063	-.095	-.070	.036
	X13	-.109	.174	.145	-.142	-.046	.101	.139	-.064	-.032	-.099	.019	-.487	1.000	.058	.064	-.030	-.163	-.173	-.297	.055
	X14	-.088	-.073	-.050	.004	-.064	.073	-.004	-.013	-.041	-.024	-.130	-.063	.058	1.000	-.395	-.102	-.101	.044	.055	.052
	X15	-.161	-.032	.067	-.007	-.080	.067	.021	.086	-.022	-.117	-.035	-.132	.064	-.395	1.000	-.253	-.107	-.111	.014	.156
	X16	.057	.090	.020	.115	.015	-.216	-.051	.010	.008	.076	.147	-.054	-.030	-.102	-.253	1.000	-.192	-.016	-.077	-.180
	X17	-.258	-.077	.078	-.084	.166	-.081	-.123	.013	.159	-.007	.128	-.063	-.163	-.101	-.107	-.192	1.000	-.142	-.061	.142
	X18	.034	-.096	-.146	.037	-.028	.089	-.069	-.047	-.045	-.040	-.260	-.095	-.173	.044	-.111	-.016	-.142	1.000	.105	-.038
	X19	-.067	-.218	-.051	.052	-.031	-.071	.077	.086	-.083	.145	-.069	-.070	-.297	.055	.014	-.077	-.061	.105	1.000	-.088
	X20	-.642	-.064	.106	-.044	-.033	.037	-.019	.133	.145	-.817	-.280	.036	.055	.052	.156	-.180	.142	-.038	-.088	1.000
	Constant	1.000	-.091	-.327	.151	.134	-.069	-.157	-.380	-.503	.492	-.268	.020	-.159	-.117	-.197	.007		-.002	-.085	-.633
	X1	-.091	1.000	.119	-.027	-.170	.128	-.068	.167	.062	.020	.086	-.041	.164	-.082	-.040	.077		-.109	-.224	-.055
	X2	-.327	.119	1.000	-.171	-.081	-.358	-.089	.132	.110	-.024	.098	-.040	.160	-.042	.076	.035		-.137	-.047	.097
	X3	.151	-.027	-.171	1.000	-.287	-.377	-.067	-.201	.008	-.023	-.001	.025	-.158	-.004	-.016	.102		.027	.047	-.032
	X4	.134	-.170	-.081	-.287	1.000	-.181	.168	-.465	.073	.033	.085	.043	-.018	-.048	-.064	.050		-.004	-.021	-.057
	X5	-.069	.128	-.358	-.377	-.181	1.000	-.027	-.076	.051	-.120	-.124	.004	.089	.065	.059	-.237		.078	-.076	.048
	X6	-.157	-.068	-.089	-.067	.168	-.027	1.000	-.043	-.107	.004	.215	-.004	.122	-.017	.007	-.076		-.088	.070	-.004
	X7	-.380	.167	.132	-.201	-.465	-.076	-.043	1.000	-.075	.006	-.017	.046	-.062	-.012	.087	.012		-.047	.087	.131
	X8	-.503	.062	.110	.008	.073	.051	-.107	-.075	1.000	-.186	.410	.015	-.006	-.027	-.003	.040		-.023	-.075	.127
	X9	.492	.020	-.024	-.023	.033	-.120	.004	.006	-.186	1.000	.218	-.076	-.101	-.024	-.119	.074		-.041	.144	-.825
	X10	-.268	.086	.098	-.001	.085	-.124	.215	-.017	.410	.218	1.000	.084	.041	-.119	-.021	.177		-.247	-.062	-.305
	X12	.020	-.041	-.040	.025	.043	.004	-.004	.046	.015	-.076	.084	1.000	-.504	-.071	-.140	-.066		-.105	-.074	.045
	X13	-.159	.164	.160	-.158	-.018	.089	.122	-.062	-.006	-.101	.041	-.504	1.000	.043	.048	-.064		-.202	-.312	.080
	X14	-.117	-.082	-.042	-.004	-.048	.065	-.017	-.012	-.027	-.024	-.119	-.071	.043	1.000	-.410	-.124		.031	.049	.067
	X15	-.197	-.040	.076	-.016	-.064	.059	.007	.087	-.003	-.119	-.021	-.140	.048	-.410	1.000	-.281		-.128	.007	.175
	X16	.007	.077	.035	.102	.050	-.237	-.076	.012	.040	.074	.177	-.066	-.064	-.124	-.281	1.000		-.045	-.091	-.156
	X18	-.002	-.109	-.137	.027	-.004	.078	-.088	-.047	-.023	-.041	-.247	-.105	-.202	.031	-.128	-.045		1.000	.097	-.018

Step 4	X19	-.085	-.224	-.047	.047	-.021	-.076	.070	.087	-.075	.144	-.062		-.074	-.312	.049	.007	-.091		.097	1.000	-.080
	X20	-.633	-.055	.097	-.032	-.057	.048	-.004	.131	.127	-.825	-.305		.045	.080	.067	.175	-.156		-.018	-.080	1.000
	Constant	1.000		-.320	.149	.122	-.057	-.165	-.372	-.499	.496	-.260		.019	-.147	-.124	-.204	.015		-.014	-.109	-.642
	X2	-.320		1.000	-.169	-.064	-.381	-.083	.115	.104	-.025	.088		-.039	.145	-.033	.083	.025		-.124	-.021	.105
	X3	.149		-.169	1.000	-.295	-.373	-.069	-.203	.011	-.023	.003		.023	-.155	-.007	-.017	.106		.024	.042	-.034
	X4	.122		-.064	-.295	1.000	-.162	.160	-.450	.084	.036	.101		.037	.009	-.063	-.071	.063		-.024	-.063	-.068
	X5	-.057		-.381	-.373	-.162	1.000	-.019	-.100	.044	-.124	-.137		.011	.066	.077	.064	-.250		.093	-.048	.055
	X6	-.165		-.083	-.069	.160	-.019	1.000	-.032	-.104	.006	.222		-.007	.134	-.021	.004	-.071		-.095	.057	-.009
	X7	-.372		.115	-.203	-.450	-.100	-.032	1.000	-.089	.004	-.031		.052	-.091	.002	.095	.000		-.028	.130	.141
	X8	-.499		.104	.011	.084	.044	-.104	-.089	1.000	-.187	.406		.018	-.017	-.024	.001	.035		-.017	-.063	.130
	X9	.496		-.025	-.023	.036	-.124	.006	.004	-.187	1.000	.219		-.074	-.103	-.021	-.120	.074		-.040	.151	-.825
	X10	-.260		.088	.003	.101	-.137	.222	-.031	.406	.219	1.000		.087	.028	-.115	-.018	.174		-.242	-.046	-.303
	X12	.019		-.039	.023	.037	.011	-.007	.052	.018	-.074	.087		1.000	-.506	-.074	-.143	-.064		-.110	-.087	.041
	X13	-.147		.145	-.155	.009	.066	.134	-.091	-.017	-.103	.028		-.506	1.000	.057	.058	-.079		-.189	-.285	.090
	X14	-.124		-.033	-.007	-.063	.077	-.021	.002	-.024	-.021	-.115		-.074	.057	1.000	-.414	-.120		.023	.031	.062
	X15	-.204		.083	-.017	-.071	.064	.004	.095	.001	-.120	-.018		-.143	.058	-.414	1.000	-.278		-.134	-.003	.175
	X16	.015		.025	.106	.063	-.250	-.071	.000	.035	.074	.174		-.064	-.079	-.120	-.278	1.000		-.035	-.074	-.154
	X18	-.014		-.124	.024	-.024	.093	-.095	-.028	-.017	-.040	-.242		-.110	-.189	.023	-.134	-.035		1.000	.077	-.023
	X19	-.109		-.021	.042	-.063	-.048	.057	.130	-.063	.151	-.046		-.087	-.285	.031	-.003	-.074		.077	1.000	-.094
	X20	-.642		.105	-.034	-.068	.055	-.009	.141	.130	-.825	-.303		.041	.090	.062	.175	-.154		-.023	-.094	1.000
Step 5	Constant	1.000		-.302	.078	-.054	-.099	-.186		-.577	.536	-.292		.040	-.196	-.133	-.182	.014		-.026	-.063	-.641
	X2	-.302		1.000	-.145	-.013	-.378	-.082		.118	-.024	.092		-.045	.159	-.034	.072	.026		-.121	-.040	.091
	X3	.078		-.145	1.000	-.445	-.402	-.077		-.008	-.025	-.004		.035	-.179	-.007	.003	.109		.019	.071	-.003
	X4	-.054		-.013	-.445	1.000	-.234	.165		.049	.042	.098		.069	-.038	-.069	-.031	.069		-.044	-.004	-.004
	X5	-.099		-.378	-.402	-.234	1.000	-.025		.037	-.125	-.141		.017	.057	.078	.073	-.250		.091	-.038	.068
	X6	-.186		-.082	-.077	.165	-.025	1.000		-.107	.009	.223		-.006	.132	-.020	.006	-.069		-.098	.062	-.009
	X8	-.577		.118	-.008	.049	.037	-.107		1.000	-.189	.404		.025	-.027	-.023	.008	.035		-.020	-.053	.146
	X9	.536		-.024	-.025	.042	-.125	.009		-.189	1.000	.219		-.078	-.102	-.020	-.120	.073		-.042	.153	-.834
	X10	-.292		.092	-.004	.098	-.141	.223		.404	.219	1.000		.088	.027	-.114	-.015	.173		-.245	-.042	-.304
	X12	.040		-.045	.035	.069	.017	-.006		.025	-.078	.088		1.000	-.503	-.076	-.146	-.064		-.108	-.097	.036
	X13	-.196		.159	-.179	-.038	.057	.132		-.027	-.102	.027		-.503	1.000	.058	.066	-.080		-.193	-.275	.105

Step 6	X14	-.133		-.034	-.007	-.069	.078	-.020		-.023	-.020	-.114		-.076	.058	1.000	-.417	-.120		.024	.031	.061
	X15	-.182		.072	.003	-.031	.073	.006		.008	-.120	-.015		-.146	.066	-.417	1.000	-.280		-.132	-.016	.164
	X16	.014		.026	.109	.069	-.250	-.069		.035	.073	.173		-.064	-.080	-.120	-.280	1.000		-.036	-.074	-.153
	X18	-.026		-.121	.019	-.044	.091	-.098		-.020	-.042	-.245		-.108	-.193	.024	-.132	-.036	1.000	.081	-.017	
	X19	-.063		-.040	.071	-.004	-.038	.062		-.053	.153	-.042		-.097	-.275	.031	-.016	-.074		.081	1.000	-.117
	X20	-.641		.091	-.003	-.004	.068	-.009		.146	-.834	-.304		.036	.105	.061	.164	-.153		-.017	-.117	1.000
	Constant	1.000		-.309	.080	-.065	-.090	-.191		-.585	.538	-.314		.033	-.190		-.267	-.001		-.020	-.060	-.640
	X2	-.309		1.000	-.149	-.016	-.377	-.081		.118	-.023	.091		-.048	.165		.065	.022		-.121	-.042	.090
	X3	.080		-.149	1.000	-.445	-.397	-.079		-.007	-.023	-.007		.031	-.182		.002	.107		.022	.072	-.004
	X4	-.065		-.016	-.445	1.000	-.234	.166		.047	.041	.093		.067	-.033		-.066	.060		-.042	-.001	-.001
	X5	-.090		-.377	-.397	-.234	1.000	-.021		.038	-.125	-.132		.025	.053		.115	-.242		.088	-.039	.065
	X6	-.191		-.081	-.079	.166	-.021	1.000		-.109	.009	.223		-.005	.133		-.001	-.076		-.099	.062	-.009
	X8	-.585		.118	-.007	.047	.038	-.109		1.000	-.189	.405		.023	-.026		.002	.034		-.022	-.053	.148
	X9	.538		-.023	-.023	.041	-.125	.009		-.189	1.000	.215		-.075	-.101		-.144	.071		-.039	.151	-.834
	X10	-.314		.091	-.007	.093	-.132	.223		.405	.215	1.000		.081	.034		-.066	.159		-.248	-.042	-.296
	X12	.033		-.048	.031	.067	.025	-.005		.023	-.075	.081		1.000	-.502		-.196	-.078		-.109	-.095	.038
	X13	-.190		.165	-.182	-.033	.053	.133		-.026	-.101	.034		-.502	1.000		.097	-.070		-.195	-.279	.100
	X15	-.267		.065	.002	-.066	.115	-.001		.002	-.144	-.066		-.196	.097		1.000	-.364		-.131	-.001	.210
	X16	-.001		.022	.107	.060	-.242	-.076		.034	.071	.159		-.078	-.070		-.364	1.000		-.033	-.072	-.146
	X18	-.020		-.121	.022	-.042	.088	-.099		-.022	-.039	-.248		-.109	-.195		-.131	-.033	1.000	.081	-.020	
	X19	-.060		-.042	.072	-.001	-.039	.062		-.053	.151	-.042		-.095	-.279		-.001	-.072		.081	1.000	-.116
	X20	-.640		.090	-.004	-.001	.065	-.009		.148	-.834	-.296		.038	.100		.210	-.146		-.020	-.116	1.000
Step 7	Constant	1.000			.042	-.075	-.240	-.230		-.580	.557	-.304		.021	-.147		-.258	.013		-.060	-.084	-.645
	X3	.042			1.000	-.453	-.496	-.097		.009	-.017	.006		.018	-.158		.011	.114		.006	.064	.003
	X4	-.075			-.453	1.000	-.257	.166		.051	.037	.095		.069	-.030		-.064	.054		-.046	-.002	.003
	X5	-.240			-.496	-.257	1.000	-.050		.089	-.151	-.104		.010	.123		.152	-.253		.045	-.053	.112
	X6	-.230			-.097	.166	-.050	1.000		-.100	.005	.231		-.007	.143		.007	-.077		-.108	.059	.001
	X8	-.580			.009	.051	.089	-.100		1.000	-.185	.402		.027	-.043		-.008	.030		-.010	-.049	.136
	X9	.557			-.017	.037	-.151	.005		-.185	1.000	.215		-.077	-.094		-.139	.078		-.041	.138	-.834
	X10	-.304			.006	.095	-.104	.231		.402	.215	1.000		.088	.017		-.072	.156		-.239	-.042	-.304

Step 8	X12	.021			.018	.069	.010	-.007		.027	-.077	.088		1.000	-.504		-.190	-.081		-.116	-.106	.042
	X13	-.147			-.158	-.030	.123	.143		-.043	-.094	.017		-.504	1.000		.088	-.072		-.174	-.271	.081
	X15	-.258			.011	-.064	.152	.007		-.008	-.139	-.072		-.190	.088		1.000	-.368		-.127	.003	.202
	X16	.013			.114	.054	-.253	-.077		.030	.078	.156		-.081	-.072		-.368	1.000		-.030	-.074	-.156
	X18	-.060			.006	-.046	.045	-.108		-.010	-.041	-.239		-.116	-.174		-.127	-.030		1.000	.075	-.009
	X19	-.084			.064	-.002	-.053	.059		-.049	.138	-.042		-.106	-.271		.003	-.074		.075	1.000	-.100
	X20	-.645			.003	.003	.112	.001		.136	-.834	-.304		.042	.081		.202	-.156		-.009	-.100	1.000
	Constant	1.000			.006		-.262	-.220		-.580	.566	-.300		.024	-.148		-.264	.016		-.066	-.083	-.650
	X3	.006			1.000		-.714	-.022		.039	-.003	.058		.060	-.189		-.024	.158		-.021	.071	.007
	X5	-.262			-.714		1.000	-.012		.102	-.145	-.087		.025	.117		.142	-.249		.039	-.058	.115
	X6	-.220			-.022		-.012	1.000		-.106	-.003	.222		-.018	.151		.014	-.082		-.104	.057	.000
	X8	-.580			.039		.102	-.106		1.000	-.188	.404		.027	-.043		-.005	.027		-.008	-.047	.137
	X9	.566			-.003		-.145	-.003		-.188	1.000	.207		-.082	-.094		-.135	.076		-.041	.137	-.835
	X10	-.300			.058		-.087	.222		.404	.207	1.000		.081	.018		-.068	.157		-.235	-.043	-.302
	X12	.024			.060		.025	-.018		.027	-.082	.081		1.000	-.507		-.181	-.081		-.111	-.102	.043
	X13	-.148			-.189		.117	.151		-.043	-.094	.018		-.507	1.000		.085	-.073		-.174	-.273	.083
	X15	-.264			-.024		.142	.014		-.005	-.135	-.068		-.181	.085		1.000	-.366		-.128	.003	.204
	X16	.016			.158		-.249	-.082		.027	.076	.157		-.081	-.073		-.366	1.000		-.032	-.076	-.157
	X18	-.066			-.021		.039	-.104		-.008	-.041	-.235		-.111	-.174		-.128	-.032		1.000	.074	-.007
	X19	-.083			.071		-.058	.057		-.047	.137	-.043		-.102	-.273		.003	-.076		.074	1.000	-.099
	X20	-.650			.007		.115	.000		.137	-.835	-.302		.043	.083		.204	-.157		-.007	-.099	1.000
Step 9	Constant	1.000			.028		-.312	-.176		-.525	.670			.047	-.147		-.296	.071		-.143	-.103	-.812
	X3	.028			1.000		-.712	-.028		.015	-.011			.053	-.186		-.023	.146		-.003	.076	.021
	X5	-.312			-.712		1.000	.008		.155	-.136			.031	.114		.137	-.237		.019	-.059	.099
	X6	-.176			-.028		.008	1.000		-.215	-.062			-.032	.151		.033	-.126		-.053	.068	.082
	X8	-.525			.015		.155	-.215		1.000	-.307			-.006	-.059		.026	-.049		.092	-.024	.299
	X9	.670			-.011		-.136	-.062		-.307	1.000			-.104	-.099		-.118	.046		.012	.153	-.826
	X12	.047			.053		.031	-.032		-.006	-.104			1.000	-.508		-.171	-.095		-.096	-.098	.074
	X13	-.147			-.186		.114	.151		-.059	-.099			-.508	1.000		.080	-.073		-.179	-.276	.092
	X15	-.296			-.023		.137	.033		.026	-.118			-.171	.080		1.000	-.360		-.153	.002	.188
	X16	.071			.146		-.237	-.126		-.049	.046			-.095	-.073		-.360	1.000		.010	-.069	-.119



Step 10	X18	-143			-003		.019	-.053		.092	.012				-.096	-.179		-.153	.010		1.000	.063	-.089
	X19	-.103			.076		-.059	.068		-.024	.153				-.098	-.276		.002	-.069		.063	1.000	-.121
	X20	-.812			.021		.099	.082		.299	-.826				.074	.092		.188	-.119		-.089	-.121	1.000
	Constant	1.000			.018		-.313	-.172		-.529	.679					-.145		-.292	.071		-.140	-.095	-.819
	X3	.018			1.000		-.714	-.024		.018	-.010					-.181		-.011	.151		.003	.081	.022
	X5	-.313			-.714		1.000	.005		.159	-.137					.148		.145	-.233		.020	-.057	.098
	X6	-.172			-.024		.005	1.000		-.215	-.064					.155		.032	-.131		-.056	.069	.082
	X8	-.529			.018		.159	-.215		1.000	-.314					-.068		.022	-.046		.092	-.028	.304
	X9	.679			-.010		-.137	-.064		-.314	1.000					-.177		-.135	.035		-.003	.152	-.824
	X13	-.145			-.181		.148	.155		-.068	-.177					1.000		-.005	-.140		-.263	-.380	.150
Step 11	X15	-.292			-.011		.145	.032		.022	-.135				-.005		1.000	-.384		-.181	-.014	.204	
	X16	.071			.151		-.233	-.131		-.046	.035				-.140		-.384	1.000		.008	-.081	-.111	
	X18	-.140			.003		.020	-.056		.092	-.003				-.263		-.181	.008		1.000	.054	-.080	
	X19	-.095			.081		-.057	.069		-.028	.152				-.380		-.014	-.081		.054	1.000	-.120	
	X20	-.819			.022		.098	.082		.304	-.824				.150		.204	-.111		-.080	-.120	1.000	
	Constant	1.000			.019		-.310	-.185		-.527	.681				-.192		-.330	.075			-.085	-.840	
	X3	.019			1.000		-.714	-.025		.022	-.009				-.192		-.006	.150			.084	.022	
	X5	-.310			-.714		1.000	.007		.154	-.136				.163		.151	-.236			-.060	.095	
	X6	-.185			-.025		.007	1.000		-.204	-.060				.141		.024	-.129			.079	.075	
	X8	-.527			.022		.154	-.204		1.000	-.325				-.038		.045	-.055			-.033	.319	
Step 12	X9	.681			-.009		-.136	-.060		-.325	1.000				-.187		-.143	.028			.162	-.821	
	X13	-.192			-.192		.163	.141		-.038	-.187				1.000		-.051	-.146			-.375	.133	
	X15	-.330			-.006		.151	.024		.045	-.143				-.051		1.000	-.387			-.007	.196	
	X16	.075			.150		-.236	-.129		-.055	.028				-.146		-.387	1.000			-.081	-.107	
	X19	-.085			.084		-.060	.079		-.033	.162				-.375		-.007	-.081			1.000	-.123	
	X20	-.840			.022		.095	.075		.319	-.821				.133		.196	-.107			-.123	1.000	
	Constant	1.000			.011		-.321			-.597	.683				-.182		-.333	.044			-.059	-.844	
	X3	.011			1.000		-.716			.030	-.006				-.190		-.003	.150			.080	.023	
	X5	-.321			-.716		1.000			.165	-.142				.165		.146	-.225			-.062	.103	
	X8	-.597			.030		.165			1.000	-.356				.006		.060	-.088			-.040	.356	

Step 13	X9	.683			-.006		-.142			-.356	1.000				-.188		-.144	.011			.175	-.819
	X13	-.182			-.190		.165			.006	-.188				1.000		-.047	-.134			-.391	.134
	X15	-.333			-.003		.146			.060	-.144				-.047		1.000	-.389			-.015	.200
	X16	.044			.150		-.225			-.088	.011				-.134		-.389	1.000			-.071	-.090
	X19	-.059			.080		-.062			-.040	.175				-.391		-.015	-.071			1.000	-.138
	X20	-.844			.023		.103			.356	-.819				.134		.200	-.090			-.138	1.000
	Constant	1.000					-.444			-.608	.693				-.216		-.331	.040			-.033	-.849
	X5	-.444					1.000			.255	-.211				.039		.209	-.173			-.012	.174
	X8	-.608					.255			1.000	-.367				.057		.050	-.073			-.072	.365
	X9	.693					-.211			-.367	1.000				-.215		-.148	.007			.184	-.823
	X13	-.216					.039			.057	-.215				1.000		-.039	-.113			-.388	.168
	X15	-.331					.209			.050	-.148				-.039		1.000	-.390			-.005	.198
	X16	.040					-.173			-.073	.007				-.113		-.390	1.000			-.104	-.088
	X19	-.033					-.012			-.072	.184				-.388		-.005	-.104			1.000	-.152
	X20	-.849					.174			.365	-.823				.168		.198	-.088			-.152	1.000

## BIOGRAFI PENULIS



Penulis dengan nama lengkap Bella Shintya Putri Ariyani merupakan anak ketiga dari pasangan drh. Sumadi, Msi dan drh. Arini Nurhandayani, MM. Penulis lahir di Tangerang pada tanggal 23 Desember 1994. Setelah menuntaskan masa pendidikan menengah atas di Kota Bogor, penulis mendapatkan kesempatan melanjutkan studi di Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya, dengan jurusan yang diambil penulis adalah Perencanaan Wilayah dan Kota.

Semasa perkuliahan, penulis aktif mengikuti kegiatan organisasi kemahasiswaan dengan menjadi staff dan sekretaris Departemen Dalam Negeri HMPL ITS. Selain itu penulis juga aktif mengikuti kegiatan kepanitiaan di dalam lingkup jurusan, fakultas, maupun institut dengan menjadi koordinator sie Pasar Kreatif ITS Expo 2015. Penulis juga aktif mengikuti kegiatan akademik dengan menjadi asisten mata kuliah Perencanaan Tapak pada tahun 2016. Selain itu penulis pernah melakukan kerja praktek di salah satu konsultan perencanaan di Kota Bandung yaitu PT. Studio Cilaki Empat Lima, untuk mengerjakan proyek Konsultan Perencanaan Kawasan Permukiman Kota Baru pada tahun 2016.

Ketertarikan penulis terhadap manajemen transportasi perkotaan membawanya untuk memilih menyusun tugas akhir dengan topik pemodelan peluang penggunaan fasilitas *park and ride*. Penulis menyadari penulisan buku tugas akhir ini masih sangat jauh dari kata sempurna, oleh karena itu segala saran dan kritik serta diskusi lebih lanjut dengan penulis dapat dikirimkan melalui email [bellashintyap@gmail.com](mailto:bellashintyap@gmail.com).

*“Halaman ini sengaja dikosongkan”*